N° 322 — 7e Année
(*Tous les Jeudis*)

10 Novembre 1904
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

LE TRAIN LE PLUS VITE DU MONDE

La locomotive du " Côte d'Azur Rapide "

(Voir l'article à l'intérieur du numéro)

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

9, avenue de l'Opéra Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL - PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

10 Novembre 1904. — N° 322
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

S. A. LE PRINCE MURAT, MAITRE D'ÉQUIPAGE DU RALLYE-CHAMBLY (Cliché Lagrange)

C'était jeudi la Saint-Hubert. Toute la semaine, les équipages ont célébré, suivant les traditions anciennes, la fête du Patron des chasseurs et des veneurs. La meute, limiers en tête et cocardés aux couleurs de l'équipage, a reçu la bénédiction du clergé de la petite paroisse où est situé le chenil, et désormais, régulièrement, les veneurs découpleront et sonneront, souhaitons-leur, de nombreux hallalis. (Voir l'article, p. 917.)

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Pellicules "CAPSA"

Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal)

et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA FRÈRES Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900

2, Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

LES PLAQUES DE SENSIBILITÉ EXTREME

LUMIÈRE

MARQUE Σ (SIGMA)

- Sont remarquables par la finesse de leur grain et leur absence de tendance au voile.
- Sont employées avantageusement en été avec les objectifs de luminosité médiocre.
- Permettent, même en hiver et par temps sombres et pluvieux, de faire les instantanés les plus rapides.
- Se développent, sans risque de voile, dans tous les révélateurs.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PLAQUES ET PAPIERS PHOTOGRAPHIQUES

A. LUMIÈRE & SES FILS

LYON

PRENEZ GARDE, Mad

Vous commencez à grossir, et grossir, vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre t restera ou redeviendra svelte. — Le flac 50 dragées est expédié franco par le LABORAT 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CER — Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une reté absolue, guérit 48 HEURE les écoulements qui geaient autrefois semaines de traitem par le copahu, le cu be, les opiats et injections.

113, faub. St-Honoré, P

PRIX MODÉRÉS

Chenil de la Gare d'Autei

Grand choix de chiens toutes races, de garde, chasse et d'appartemer

109, b. Exelmans (Paris-Au

Maison d'élevage en Seine-et-

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX

PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10

près l'Ecole de Médecine

les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.

ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 423 fig.

SOYONS PRUDENTS Téléph. 215.12

E. MEZIDO

146, Rue de Rivoli, 146, PARI

Manufacture d'appareils pour l'usage intime des dem

Envoi gratuit du Catalogue sous pli cac

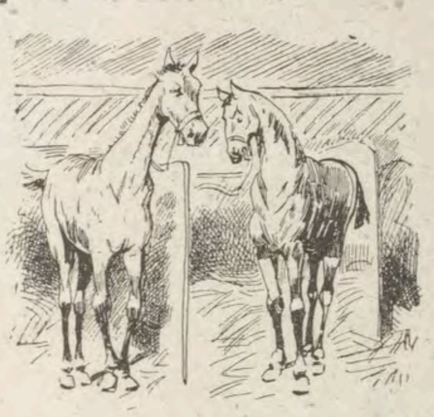
EXPÉDITIONS SANS MARQUE EXTÉRI

ASTHME et Catarrhe Guéris par les Cigarettes ou la Poudre ESI (Boîte 2 fr.)

La Semaine Comique, par Henriot.

Comme c'est bizarre, la destinée... voilà un vieux pneu d'automobile acheté de rencontre qui va finir ses jours à l'état de rond de cuir.

C'est quand ils ne marchent plus qu'on les appelle de « Vieux Marcheurs ».



— Les Raids hippiques... Bordeaux-Paris... en voilà des prouesses...
— Laisse-moi donc tranquille... c'est des chevaux qui, attelés à un fiacre, seraient fatigués, rien que pour aller à l'Odéon !

— Boivent-ils vraiment l'obstacle, vos canots automobiles ?
— La mer à boire ? vous n'y pensez pas !

ONGUENT ROUGE MÈRE

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes

Effet gradué à volonté

La Boîte avec Brochure franco 3f,50

P. MÈRÉ DE CHANTILLY À ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille : 5f.

franco en Gare : 5f,60.

EMBROCATION MÈRÉ

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS

Automobiles RICHARD-BRASIER

PREMIER des Éliminatoires Françaises

GAGNANT de la Coupe GORDON-BENNETT (1904)

MERCEDES PALACE

C. L. CHARLEY

70, Avenue des Champs-Élysées — PARIS

TÉLÉPHONE : 509-36, 549-77

TUE-GIBIER sans feu ni bruit ni fumée

à 30 mètres à petits plombs ou à balles

Pression très forte depuis 12f50 fco

FOUDROYANT : 18f60 et 22f60 fco

TUE-MOINEAUX à 4 fr. ; à 6f30 fco

(Armes nouvelles déposées). Catal. gratis et fco.

RIGAUD, Inv. F., 26, r. du Temple, Paris.

MOTEURS pour Motocyclettes et Voitures

TRANSFORMATION DE MOTEURS

H. DECKERT & Cie

BUREAUX : 63, rue Bayen

USINE : 20, rue Bacon

PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

LA RÉOUVERTURE DU VÉLODROME D'HIVER

Le Vélodrome d'Hiver, installé depuis l'an dernier à la Galerie des Machines, a fait sa réouverture dimanche dernier.

Sa première réunion a été un succès. Le programme très éclectique comprenait des épreuves de vitesse, de fond et de motocyclettes.

A l'approche de l'hiver, les coureurs n'ont pas eu d'émotion, cette année. Buffalo et le Parc des Princes fermés, le « Vél d'Hiv » leur à ouvert immédiatement ses portes, et sans que le public sportif ait seulement le temps de souffler, on a donné dimanche, au Champ de Mars, la première réunion de la saison hivernale.

Depuis le mois de mars 1903, c'est-à-dire depuis plus de vingt mois, pas un dimanche que nous n'ayons eu, soit à Neuilly, soit à Boulogne, soit au Champ de Mars, une réunion plus ou moins sensationnelle. Voilà qui prouve mieux que n'importe quel discours l'incroyable vitalité du sport cycliste.

Il n'y a cependant que Paris qui puisse se payer un tel luxe. Tous les essais de vélodrome d'hiver tentés ailleurs n'ont pas réussi. Hambourg ne joue que par intermittence. Quant au vélodrome de Moscou, on n'en parle plus, peut-être à cause de la guerre russo-japonaise qui occupe naturellement tous les esprits au pays ami et allié.

Celui de Paris a bien failli ne pas ouvrir cette année. On sait, en effet, que le contrat de location passé entre la direction de la piste hivernale et la ville de Paris n'avait qu'une durée d'un an. La démolition de la Galerie des Machines est décidée depuis longtemps et il avait été bien entendu à l'Hôtel de Ville qu'on ne louerait plus la Galerie pour quelque motif que ce soit. Mais il y a toujours des arrangements avec le ciel. Nos édiles ont compris qu'ils feraient des mécontents parmi leurs administrés, s'ils leur enlevaient brusquement leur distraction dominicale.

Et puis, il n'y a pas que la destruction de la Galerie du Champ de Mars qui soit décidée à l'Hôtel de Ville. Il y a aussi la démolition des fortifications et l'achèvement des lignes du Métropolitain. Avant qu'on ait terminé le réseau de « taupinières » parisiennes et qu'on ait rasé les travaux de défense chers à M. Thiers, les milliers d'ouvriers occupés à ces entreprises formidables ne songeront pas à détruire la carcasse métallique qui recouvre la piste d'hiver.

Nous voilà donc assurés de voir encore, bien des hivers, le public et les coureurs prendre la direction de l'Ecole Militaire.

Il n'y a qu'un défaut, c'est un peu loin. Et puis, il y fait encore froid, malgré les efforts de la direction pour réchauffer l'atmosphère. Ce hall est si grand que je crois que nous sommes condamnés à y geler tous les hivers. Lorsque Barnum s'installa dans la salle des fêtes, c'est-à-dire dans un espace qui représentait à peu près le quart de la Galerie, il lui en coûta 200.000 francs pour chauffer à la vapeur un local quasi hermétique. Alors vous représentez-vous la somme que la Société du « Vél d'Hiv » devrait dépenser pour essayer d'adoucir la température sous cette vaste construction ?

Le premier dimanche de la saison hivernale comprenait les séries du Grand Prix d'Ouverture auxquelles participa un lot de coureurs qui sans être d'une classe exceptionnelle dans leur ensemble avaient au moins le mérite de ne pas s'être souvent trouvés aux prises, cette année.

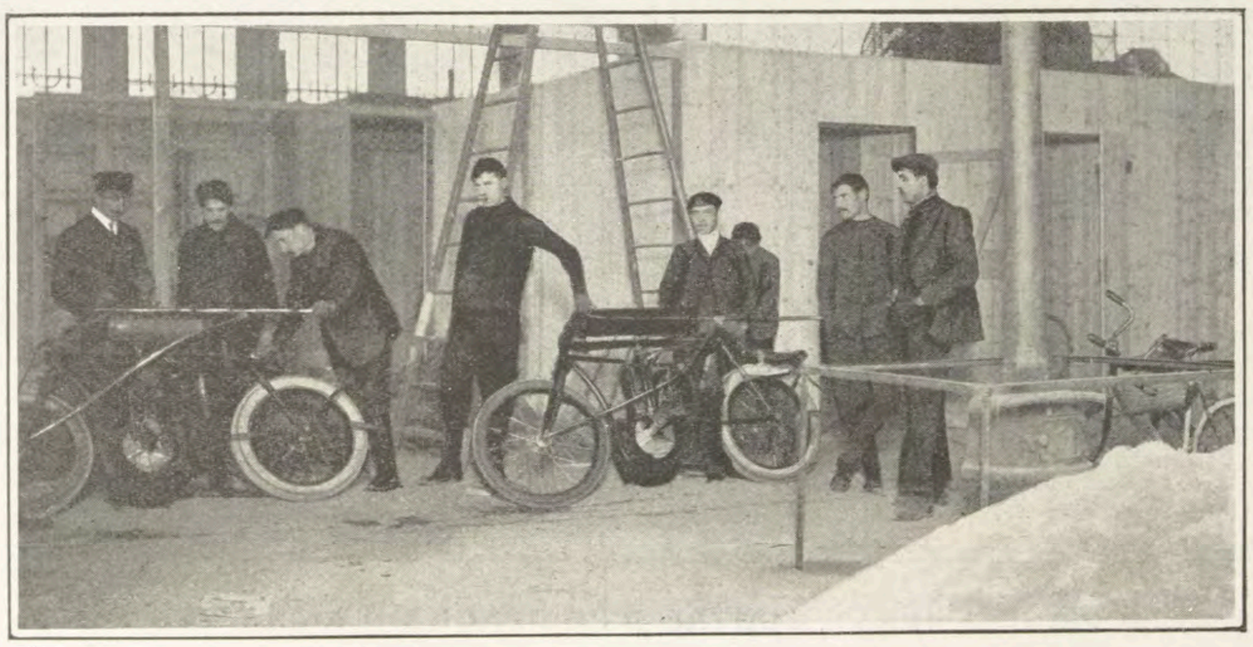
Parmi les engagés, figuraient, en effet, l'Anglais Jenkins et l'Allemand Otto Meyer, que nous ne vîmes qu'une seule fois cette saison à Buffalo ; Bader et Scheuermann, complètement disparus depuis l'hiver dernier ; Jacquelin, qui continue à ne pas savoir au juste s'il doit être coureur ou commerçant ; Friol, Poulain et Rettich, qui viennent de se battre à tour de rôle au Parc des Princes et à Buffalo, etc.

Le côté demi-fond comportait une épreuve de 50 kilomètres mettant en ligne Champion, Bruni et Tom Linton. Cette course a fait beaucoup d'impression sur le public. Le bruit assourdissant des moteurs, les clameurs du public se répercutant de ferme en ferme sous les voûtes de l'immense bâtisse, tout contribue à rendre ce genre de course on ne peut plus mouvementé.

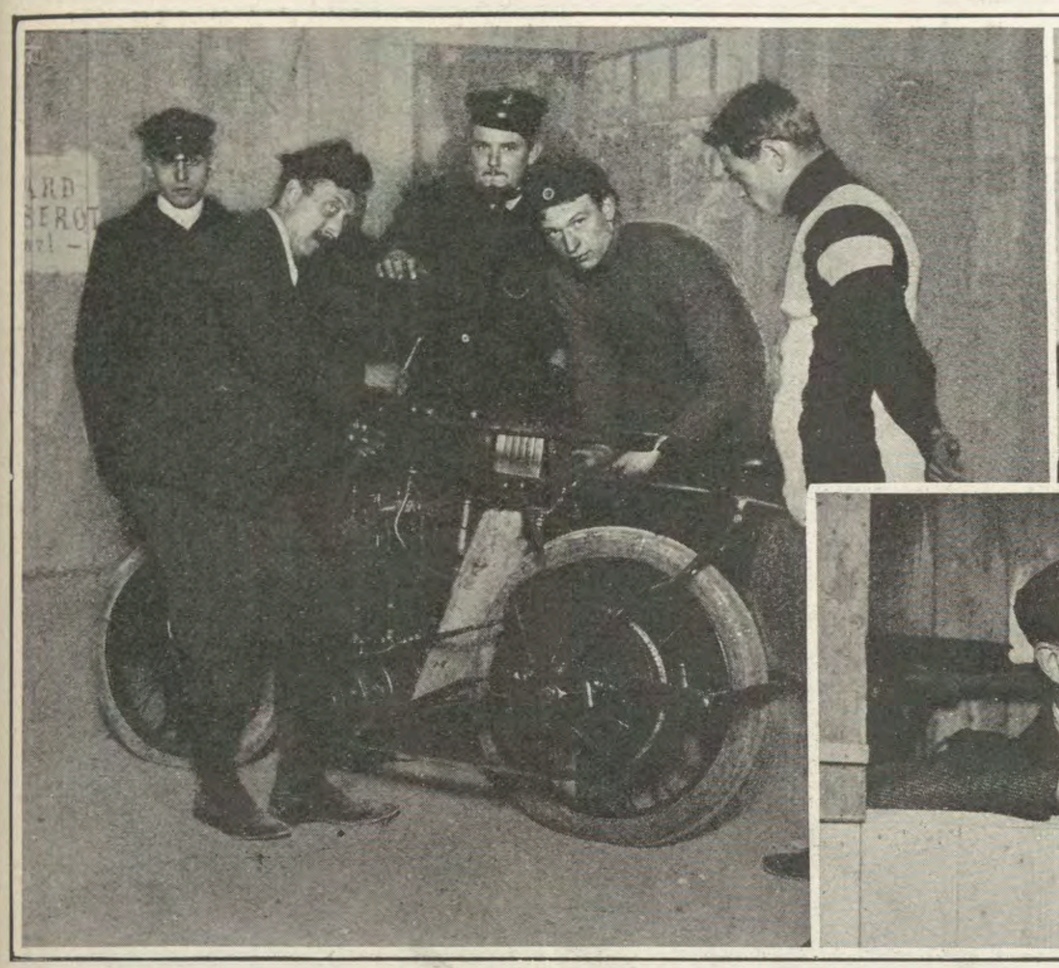
Ah ! les music ens n'ont pas beau jeu lorsque les stayers sont en piste. C'est au point que les spectateurs ont peine à s'entendre parler, l'un l'autre. Mais vous n'avez pas idée de ce que cela ajoute au spectacle. Plaisanterie à part, je crois que cela entre pour une très large part dans le succès des courses vélodromesques sur piste couverte. Les détonations des moteurs, les clameurs du public se transforment, sous les voûtes de verre, en un fracas de tempête qui emballe le moins enthousiaste. Vingt spectateurs ap-

Deux champions allemands ont recours aux bons offices de Cocotte pour les conduire au Champ de Mars. Heureusement, ils ont affaire à un cocher sportif, sans cela, gare les suppléments !

Bouhours préfère, au contraire, arriver *pedibus cum jambis*. Il n'en est pas moins forcé, comme les camarades, de montrer « patte blanche » pour pénétrer au quartier des coureurs.



Nos champions sont un peu à l'étroit, au « Vél d'Hiv ». Aussi a-t-on dû adjoindre une dizaine de nouvelles cabines à celles qui existaient l'an dernier.



Après avoir couru sur la route durant tout l'été, Pagie s'est réfugié à la Galerie des Machines pour pédaler tout l'hiver, histoire de ne pas en perdre l'habitude. Ses entraîneurs règlent son moteur.

Cordon, s'il vous plaît ! Simar, la « pipelette », vient de faire choix d'une cabine, près de la porte d'entrée, et se fait un devoir de renseigner les visiteurs.

Bien qu'ayant abandonné l'entraînement depuis quelques mois, Reimers vient de temps à autre jeter un coup d'œil sur les machines de ses poulains. Il répare la selle de Champion.

plaudissant là en valent cent, que dis-je, mille, en plein air. Et c'est sans doute la raison la plus claire du succès remporté infailliblement par les pistes couvertes, à Paris aussi bien qu'à New-York. Car tout ce que je viens de dire là pour la Galerie des Machines et les Parisiens s'applique tout aussi bien à Madison-Square-Garden et aux New-Yorkais.

Représentez-vous la course de six jours sur une piste de plein air et vous admettrez bien qu'elle perdra tout son cachet. Ce sera toujours la même épreuve, avec les mêmes coureurs et les mêmes incidents, mais l'effet obtenu sera totalement différent.

Pour en revenir à la « première » de dimanche, nous avons eu le regret d'assister à une chute grave, celle de Lanfranchi, dans la course de motocyclettes. Fait digne de remarque, c'est le premier accident sérieux à signaler dans des épreuves de ce genre à Paris, quoique celles courues depuis trois ans à Buffalo et au Parc des Princes se chiffrent par centaines. Nous avions eu des chutes, à 80 ou 90 à l'heure, mais bénignes, tandis que dimanche, Lanfranchi a eu le malheur de se fracturer la cuisse, ce qui va l'éloigner de la piste pour de longues semaines encore. A ce propos, une réforme s'impose; c'est celle de la limitation sous une forme quelconque de la vitesse des petits engins à deux roues qui tiennent maintenant une place si importante dans nos programmes de vélodromes. Qu'on s'attaque au poids de la machine, ou à la force du moteur, peu importe. Mais une chose est certaine, c'est qu'il faut trouver le moyen d'empêcher l'augmentation constante des vitesses qui nous conduiraient forcément à des catastrophes plus terribles encore que celles d'hier. Ainsi Lanfranchi montait dimanche la motocyclette qui lui a permis de monter la terrible côte de Gaillon à plus de 120 kilomètres à l'heure. Evidemment, c'est de la folie, car aucune de nos pistes vélocipédiques, même la plus moderne, n'est construite pour tenir l'allure qu'un bolide de ce genre peut atteindre. Et comme rien dans les règlements actuels n'empêche un quelconque de ses concurrents de se présenter dimanche avec une motocyclette encore plus forte, vous voyez d'ici où l'on pourrait aller. Aussi faut-il espérer que les directeurs de vélodromes vont se mettre d'accord pour élaborer une formule, qui ne doit pas être difficile à trouver, permettant de mettre un terme à cet accroissement, aussi constant que dangereux, des vitesses.

Il y a réception chez Friol ! Dans la cabine du « comingman », on se chauffe comme on peut, tandis que Mathieu lit les nouvelles du jour à haute voix.

Comme autres événements intéressants de la journée, il convient de citer la « rénovation » de Bruni, dont les récentes courses, assez médiocres dans leur ensemble, ne faisaient guère prévoir une victoire aussi facile. Se retrouvant sur la piste qui a consacré sa réputation, le petit stayer a retrouvé en même temps ses ailes et nous l'avons vu « galoper » devant Linton et Champion, dans le style de ses meilleurs jours.

Quant à la course de vitesse dénommée « Grand Prix d'Ouverture » (il y avait longtemps que nous n'avions pas vu ce nom), tous les favoris se sont sortis sans mal ni douleur de la tâche, peu difficile d'ailleurs, qui consistait à gagner leur série éliminatoire. Tous, dis-je, à l'exception cependant de Jenkins qui, arrivé d'Angleterre la veille, et probablement hors de toute forme, a trouvé moyen de se faire battre par le jeune frère de Jacquelin.

Nous reverrons d'ailleurs tous ces hommes aux prises dimanche prochain, jour des demi-finales et de la finale.

La direction nous promet du reste pour toute la saison une série de programmes susceptible d'amener au Champ de Mars la foule pressée des habitués. Tout ce qui a un nom dans tous les pays d'Europe où l'on court se donnera rendez-vous à Paris, la seule ville peut-être où il y aura à glaner de l'hiver et peut-être en viendra-t il aussi d'Amérique. Il faut cependant excepter Ellegaard et Rutt. Les champions danois et allemand ont, en effet, trouvé le moyen de courir toute l'année sur des pistes d'été, en se rendant en Australie où ils ont débuté la semaine dernière. VICTOR BREYER.

LES RECORDS DE L'HEURE A PIED

(Cliché Chiesi)

Frantz Reichel, le premier homme qui ait fait franchir au record de France le cap des 16 kilomètres.

(Cliché J. Beau)

Touquet, qui le premier dépassa en France les 17 kilomètres.

L'incomparable Ragueneau, détenteur actuel du record de France (amateurs) avec 17 kil. 800.

Prévôt, détenteur du record de France (professionnels) avec 17 kilomètres 930.

Le Prix Gondrand disputé dimanche dernier sur la piste du Racing Club de France au Bois de Boulogne, sur la distance du record de France de l'heure, 17 kil. 315 mètres, est revenu à Ragueneau, de la S. A. M., battant en même temps le record en couvrant 17 kil. 800 mètres. Par équipes, la Société Athlétique de Montrouge a gagné très facilement, devant le Stade Français, qui reprend son ancienne gloire en courses à pied.

Le record de l'heure est décidément le fleuron sportif le plus envié des coureurs amateurs ou professionnels. Tous les grands coureurs de fond veulent en être détenteurs et, en cette fin de saison, en France et en Angleterre, ce ne sont que tentatives heureuses pour élever le record.

Avant 1892, il a été fait d'assez nombreuses tentatives pour l'établissement du record de l'heure, mais ce n'est que le 20 juin 1892, qu'il atteignit plus de 16 kilomètres, exactement 16 kil. 500 m. Frantz Reichel fit cet exploit sur la piste de la Croix-Catelan au Bois de Boulogne. A cette époque, l'U. S. F. S. A., après avoir fait un règlement sérieux pour l'établissement des records, décida que le record de Reichel serait simplement déclaré exact. Le 6 novembre suivant, F. Reichel, toujours à la Croix-Catelan, fit 16 k. 611. Ce n'est qu'après cinq ans, le 21 novembre 1897, que Touquet, du R.C.F., fit franchir au record de France le cap des 17 kilomètres, en couvrant 17 kil. 122 m. Touquet fut rapidement dépossédé du record, le 3 décembre de la même année, par Ragueneau, qui sur la piste de la S. A. M. fit 17 kil. 190 m. L'an dernier, le 8 novembre, Ragueneau augmenta encore le record en le portant à 17 kil. 315 m. C'est sur cette distance que le Prix Gondrand s'est disputé dimanche dernier. Ragueneau a gagné la course et battu brillamment le record couvrant 17 kil. 800 m. Derrière lui, Bouchard, de la S. A. M., et Renard, de l'A. S. F., terminant à 60 mètres et à 80 mètres respectivement du premier et du second, battaient également le record !

Les hommes de tête dans le Prix Gondrand quelques tours avant la fin.
Ragueneau (n° 1), le crack de Montrouge, Bouchard (n° 2) qui a terminé second à 60 mètres de Ragueneau, et Dupuis, l'ex-racingman devenu stadiste, classé quatrième.

Le même jour, dans l'après-midi, sur la piste de Gentilly, Gustave Thomas s'attaquait au record professionnels élevé par Prévôt à 17 kil. 930 m., le 27 octobre (ancien record Segers, 17 kil. 650 m.). Thomas a échoué, s'arrêtant après la demi-heure dont le record était battu avec 9 kil. 153 m. (ancien record Prévôt, 9 kil. 123 m.)

PAUL CHAMP.

A propos de la Ceinture d'Or - Les mauvais coups du répertoire

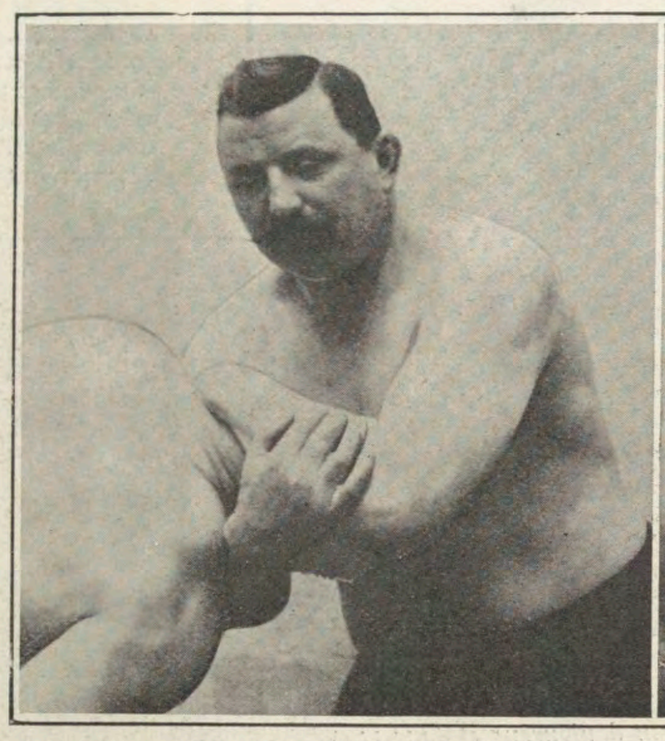
Avec la « Ceinture d'Or » remise en jeu par son détenteur Paul Pons, va s'ouvrir à Paris la saison des grandes épreuves de lutte.

Bien que la Vie au Grand Air *ait depuis des années publié sur la lutte et sur les lutteurs une série d'articles très documentés dont l'ensemble formerait un in-8° de près de 350 pages, elle n'est pas encore arrivée au fond de son sac. Il y a tant et tant de choses à dire à propos de ce sport; le milieu dans lequel on peut conduire le lecteur est si complexe et si varié; les petits trucs cachés du métier sont si curieux à dévoiler et à expliquer, qu'il semble que la source des documents à laquelle on peut puiser soit intarissable.*

En réalité, elles n'ont jamais été qu'effleurées, les questions que le public croit connaître et qui n'ont été traitées que d'une manière toute superficielle.

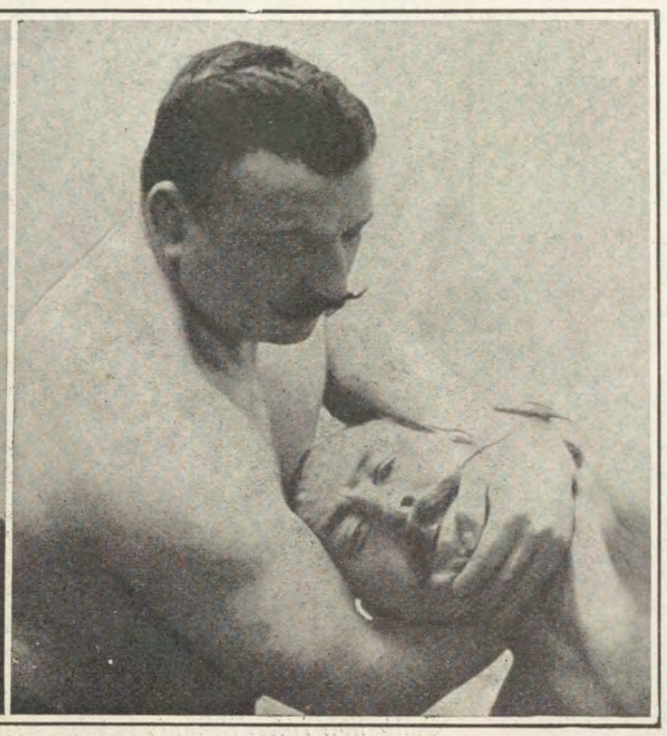
Les coups de lutte — autorisés ou défendus — que l'on pourrait appeler les « mauvais coups du répertoire » sont généralement ignorés.

Beaucoup de nos lecteurs n'en ont entendu parler que par oui-dire et leur éducation à ce point de vue est extrêmement vague. Nous allons essayer aujourd'hui d'éclairer un peu leur religion.



La cravate.

La main gauche s'est emparée du menton de l'adversaire et exécute son travail de torsion.



La cravate.

Position de la main droite, calée sur l'avant-bras gauche, pour nouer la prise.

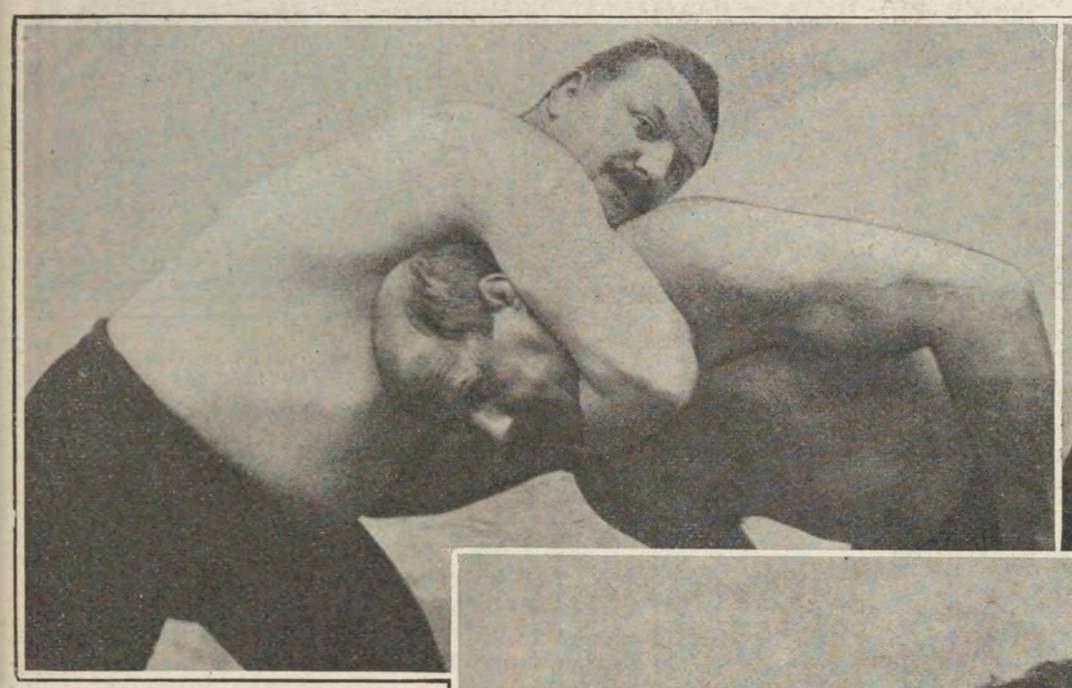
Toutes les personnes que ce sport intéresse savent que la lutte dite — on ne sait pas trop pourquoi — lutte gréco-romaine, comporte un répertoire de coups dont les uns sont autorisés et les autres défendus.

Ce que l'on sait moins par exemple, c'est que parmi les premiers il y en a qui sont tout aussi dangereux, si ce n'est plus, que les seconds.

Les deux excellents lutteurs Dumont et Limousin ont bien voulu se prêter, au gymnase Pons, de la rue Véron — le temple de la lutte, s. v. p. — à une démonstration qui a pour but de parfaire l'éducation des lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

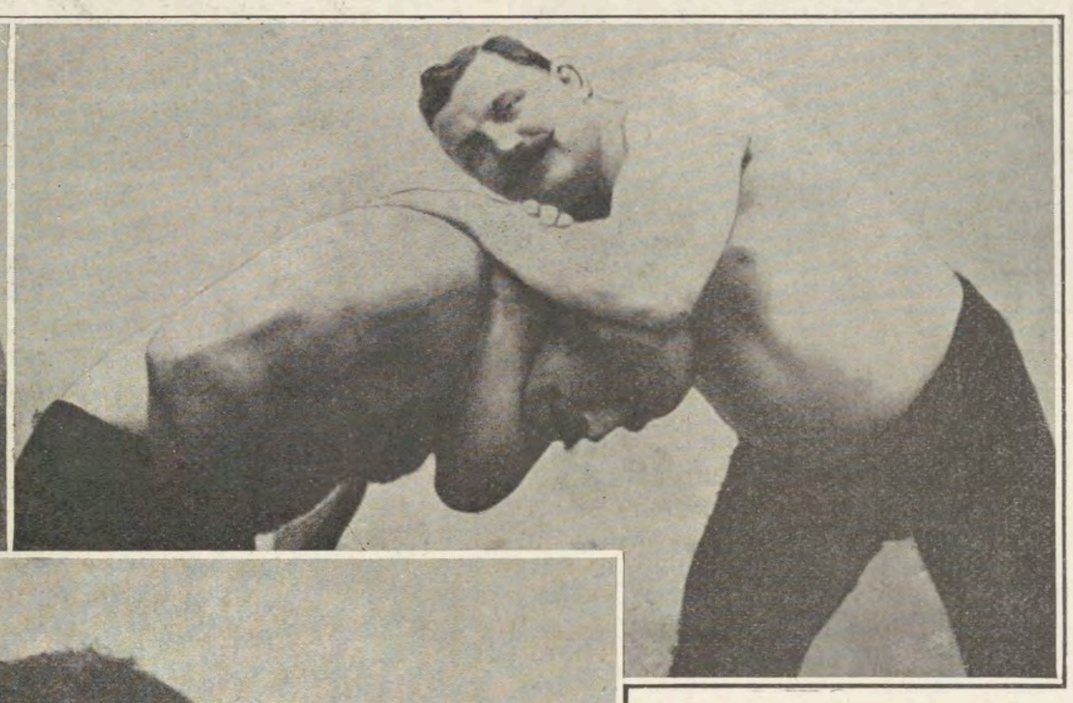
Parmi les coups autorisés en lutte figure la « cravate ». Ainsi que l'indique son nom, c'est une prise qui a pour effet de nouer ses deux bras autour du cou de l'adversaire.

C'est un pas en avant vers la strangulation et le tire-bouchonnage des vertèbres du cou. Si vous n'êtes pas d'une résistance à toute épreuve ni entraîné à ce genre d'exercice, allez au tapis dès que vous vous sentez cravaté. C'est la meilleure solution. Mieux que toute espèce de commentaire, le document photographique ci-contre donnera une idée de la situation du patient pris en cravate.



Le collier de force.

Position montrant comment le cou de l'adversaire est engagé dans la saignée du bras.



Le collier de force.

Comment on place la main gauche sur l'omoplate de l'adversaire en fermant le collier de la main droite.

Le coup de pouce de Yousouf.

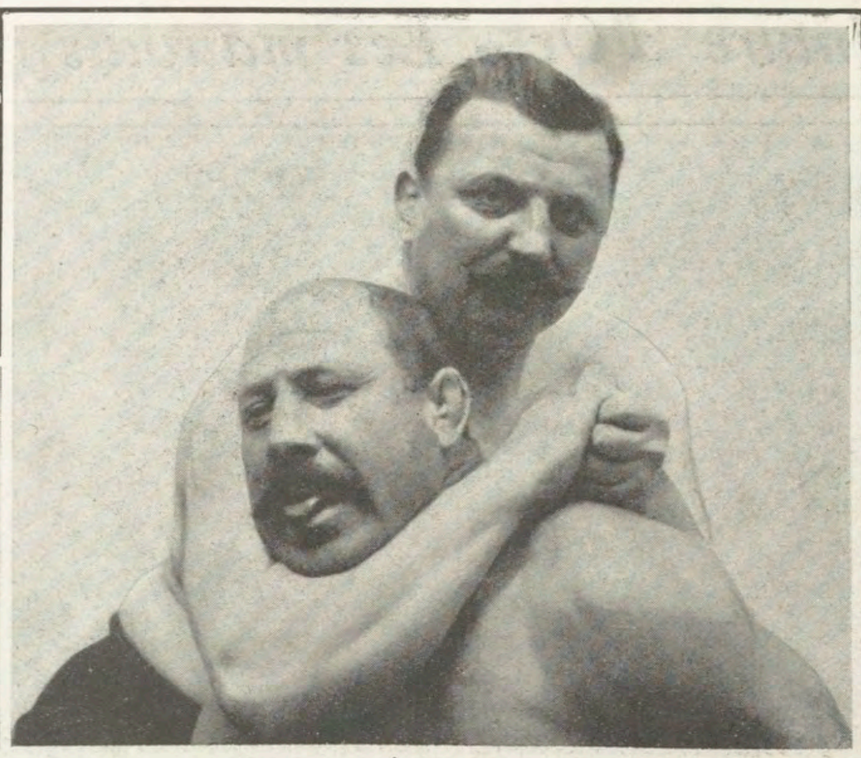
Le célèbre lutteur turc agrémentait la cravate d'un travail du pouce sur les muscles du cou. C'est une manœuvre terriblement douloureuse pour l'adversaire.

Si la cravate est autorisée, le collier de force est défendu. Qu'est-ce que le collier de force ?

Le collier de force est de la même famille que la cravate. Il constitue cependant une mesure beaucoup plus radicale, car avec lui pas de pitié : c'est l'étouffement pur et simple. Aussi, à juste raison, l'a-t-on banni à tout jamais. Pour passer un collier de force, debout ou à terre, on attend le moment où l'adversaire tend la tête dans une position favorable. On le cravate, et on serre le coulant.

Il existe une « prise de tête » dont l'interdiction n'est pas prévue par le règlement et qui est tout aussi dangereuse que la cravate et que le collier de force, si l'homme qui s'est laissé pincer veut quand même se dégager.

Le Limousin la place admirablement..., mais n'en tire jamais parti, parce qu'il en connaît les inconvénients. Il s'agit d'assujettir solidement la tête de l'adversaire contre sa poitrine en lui passant simplement les deux bras sous le cou. Si l'homme ainsi pris essaie de se dégager, levez tranquillement les avant-bras sans desserrer la prise. Vous lui spiralisez ainsi les vertèbres du cou dans des conditions très dangereuses pour lui, si vous insistez.

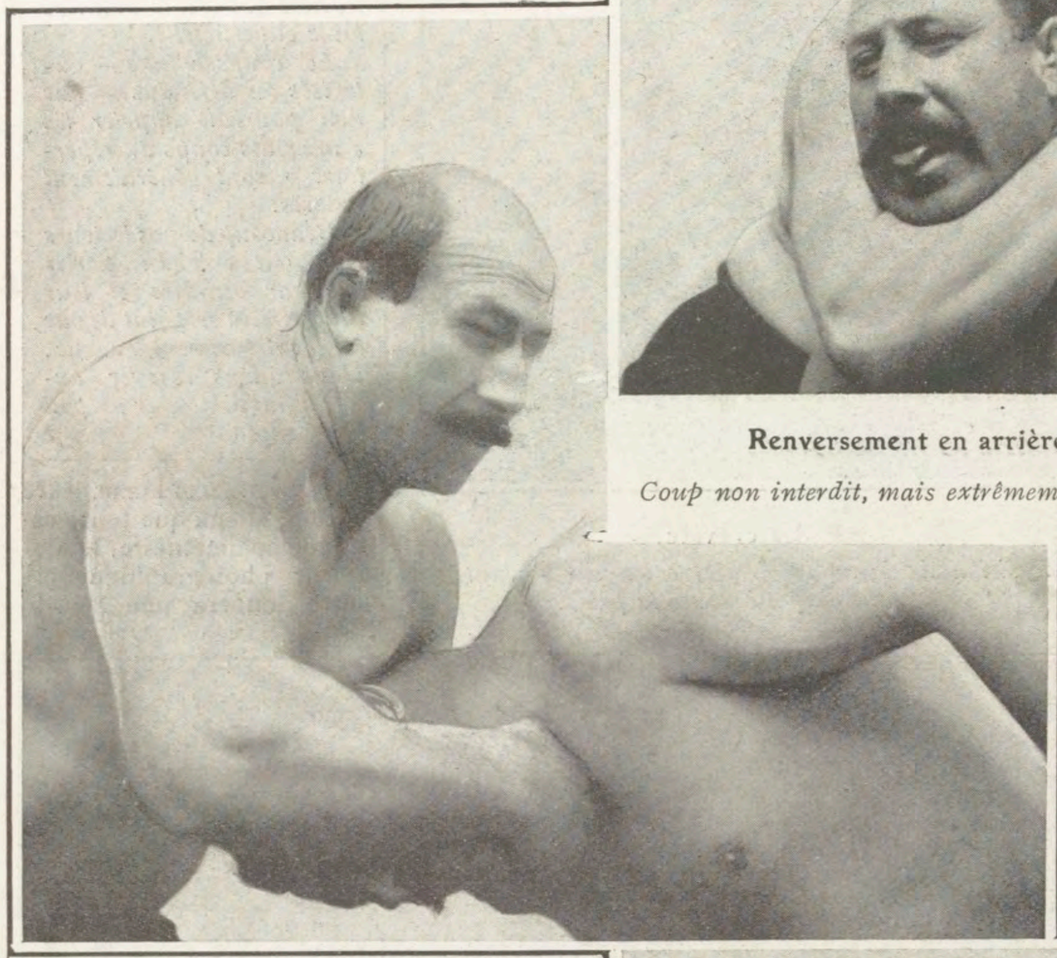


Renversement en arrière par strangulation.

Coup non interdit, mais extrêmement douloureux et dangereux.

ment le cou, juste au dessous du lobe de l'oreille. Beaucoup de lutteurs français eurent à souffrir de cette manœuvre, que l'arbitre ne voyait pas toujours.

Le « bras à l'américaine » et la « clé allemande » se ressemblent comme deux gouttes d'eau. Le premier est interdit, la seconde est permise. Un « bras à l'américaine » poussé à fond a des résultats désastreux pour l'épaule. Une « clé allemande » brutalement ortée peut déboîter le coude.

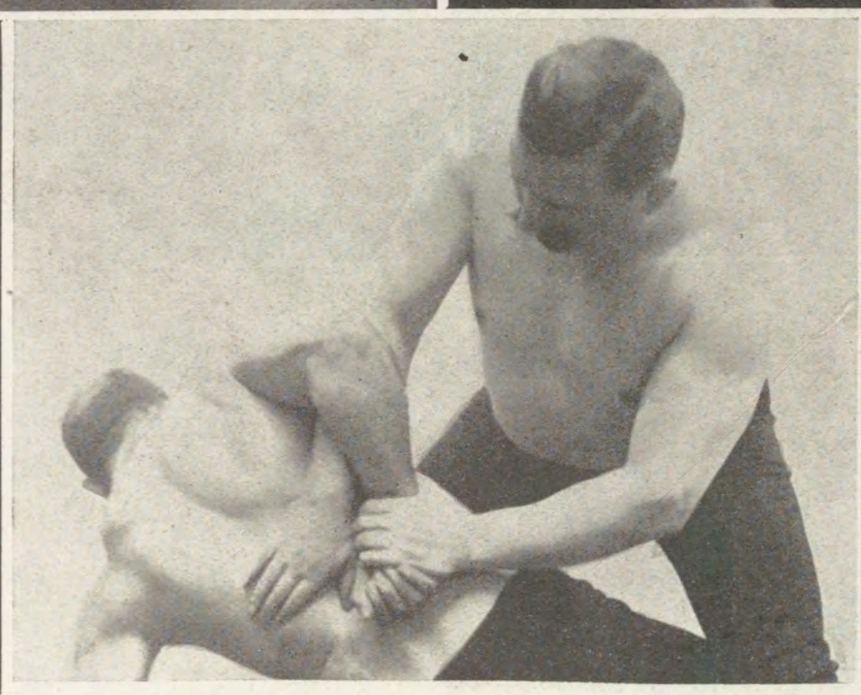


La prise de tête du papa Limousin.

Coup dont l'interdiction n'est pas prévue. En levant les avant-bras, les vertèbres du cou risquent de céder sous la pression.

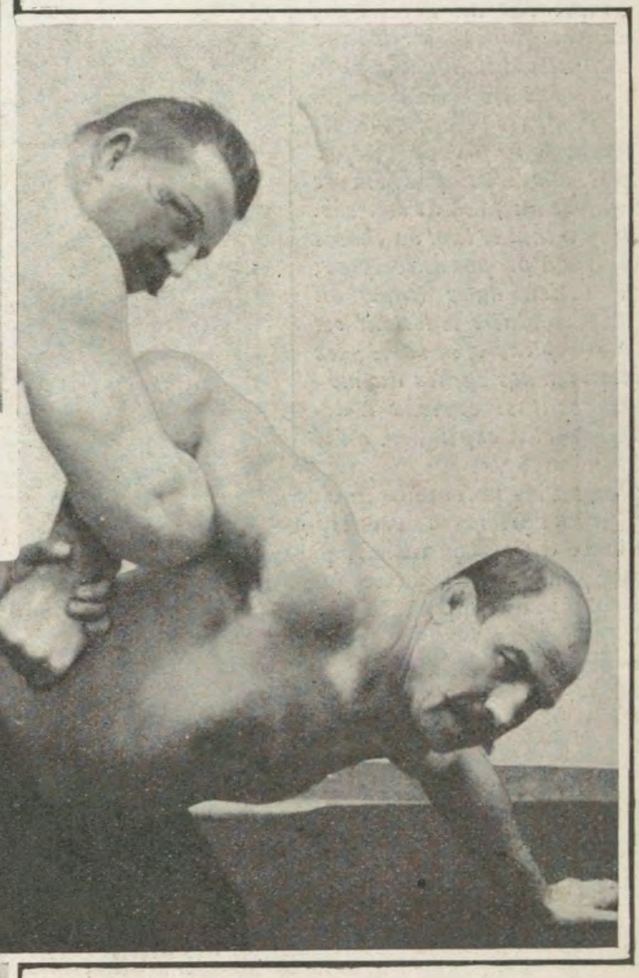
L'avant-bras joue un grand rôle dans la strangulation par renversement. En faisant précéder l'action de l'avant-bras d'un petit coup sec sur la pomme d'Adam, le résultat est infaillible.

Le coup de pouce de Yousouf rentre encore dans la catégorie des souffrances inconnues. Le terrible Turc n'avait pas pour habitude de laisser ses doigts inactifs. Il les employait toujours à une besogne quelconque et comme il avait des mains de fer, il travaillait son adversaire sans s'inquiéter de la douleur qu'il lui dosait savamment. Une prise de tête, et le pouce de Yousouf fouillait impitoyable-



Le retournement de bras à l'américaine.

L'homme saisi dans cette prise doit céder, s'il ne veut pas avoir l'épaule brisée.

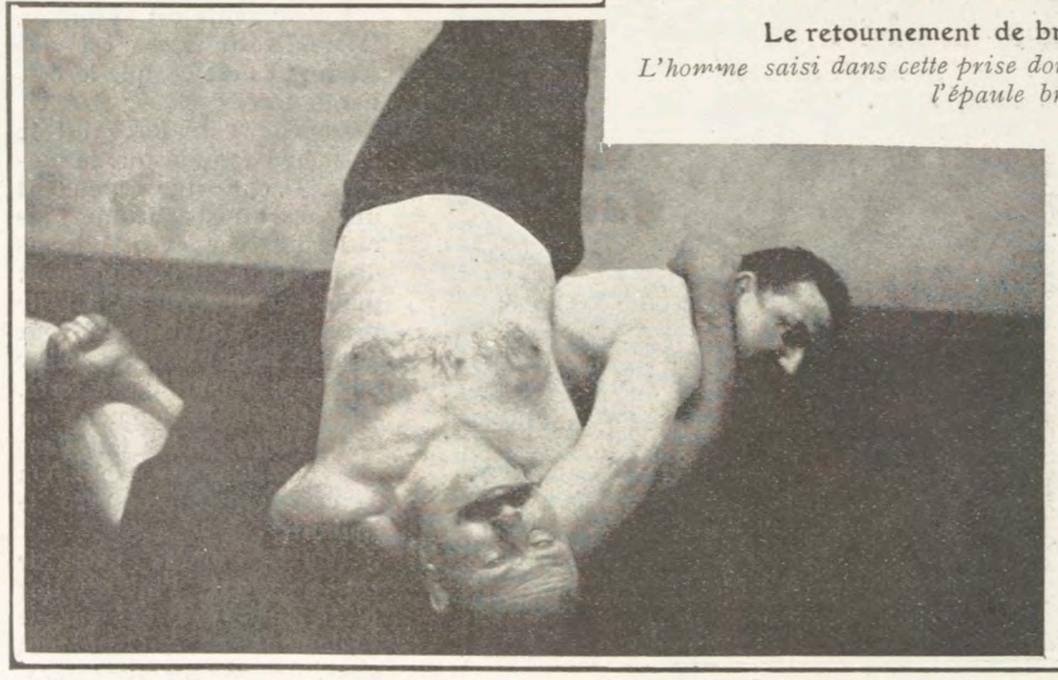


La clé allemande.

Déplorable pour l'articulation du coude. Démonstration chez Pons, par Limousin et Dumont, de la position du bras droit et de la prise du poignet gauche.

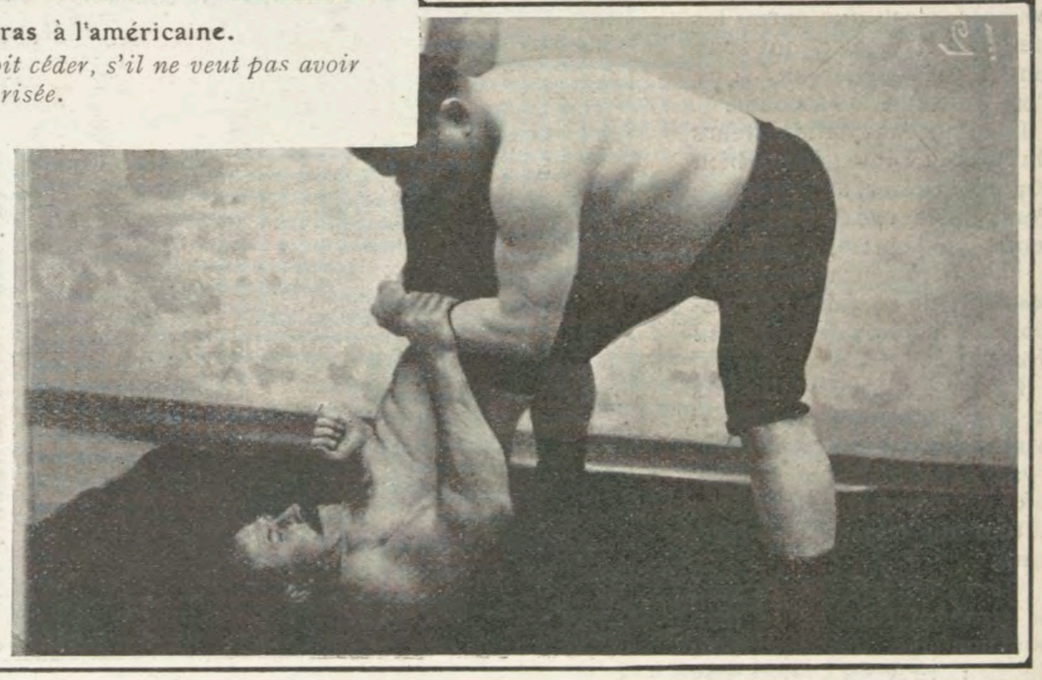
Mais le coup de lutte le plus dangereux parmi ceux qui sont autorisés, c'est incontestablement la « ceinture au rebours ». Ce qu'il y a de mieux à faire, lorsque l'on est pris en « ceinture au rebours » et que l'on sent que l'on va être infailliblement plaqué, c'est de tendre franchement les épaules, sans résistance, pour que toutes deux touchent le tapis et que ce soit fini. La « ceinture au rebours » est un tombé très dangereux, si l'on est amené au tapis brusquement. On risque d'avoir la colonne vertébrale cassée.

(*A suivre*). FIORAVANTI.



Le fond du sac de Dumont.

La prise n'est pas dangereuse, mais le lutteur amené au tapis dans cette position fatigue tellement des reins, s'il veut se dégager, qu'au bout d'un certain temps il est incapable d'opposer une résistance sérieuse.



Le plaqué en ceinture au rebours.

Position montrant qu'un lutteur prudent a tout intérêt d'offrir ses épaules au tapis, Se recevoir sur la tête pour éviter le « tombé » est une imprudence qui peut coûter la vie.

LA SAINT-HUBERT AU RALLYE-CHAMBLY

Avant la bénédiction.

La meute, sous le fouet des piqueurs, attend devant le parvis de l'église le clergé qui va la bénir avant qu'elle ne soit découplée.

Le départ pour la messe de St-Hubert.

Entête, S. A. le Prince Murat, maître d'équipage; les veneurs portent la tenue de l'équipage : bleu hussard, col, parements et gilet grenats; culotte bleu foncé.

PARMI les équipages qui découplent aux environs de Paris, le Rallye-Chambly, fondé il y a une dizaine d'années, est un de ceux qui comptent le plus de prises à leur actif.

Le maître d'équipage du Rallye-Chambly est S. A. le prince Murat; la meute se compose de 70 bâtards vendéens et poitevins élevés au chenil qui est situé à La Cave, en Seine-et-Oise. Il y a quelques années, l'équipage — servi par Carle, piqueur, deux valets de chiens à cheval et un à pied — chassait le chevreuil, mais à cause des engrillagements, la course du chevreuil est devenue impossible, aussi l'équipage n'attaque plus que le cerf en forêt de La Tour du Lay, de l'Isle-Adam, de Carnelles et de la Neuville-en-Hez. Il se déplace tous les ans pour un mois, afin de prendre les animaux de la forêt du Rosny, en Seine-et-Oise.

Tous les veneurs qui ont le bouton de l'équipage avaient tenu à assister vendredi dernier à la messe et à la chasse de Saint-Hubert.

Le chasser a été très dur.

P. M.

Les derniers préparatifs.

S. A. le Prince Murat se fait mettre ses éperons avant de monter à cheval.

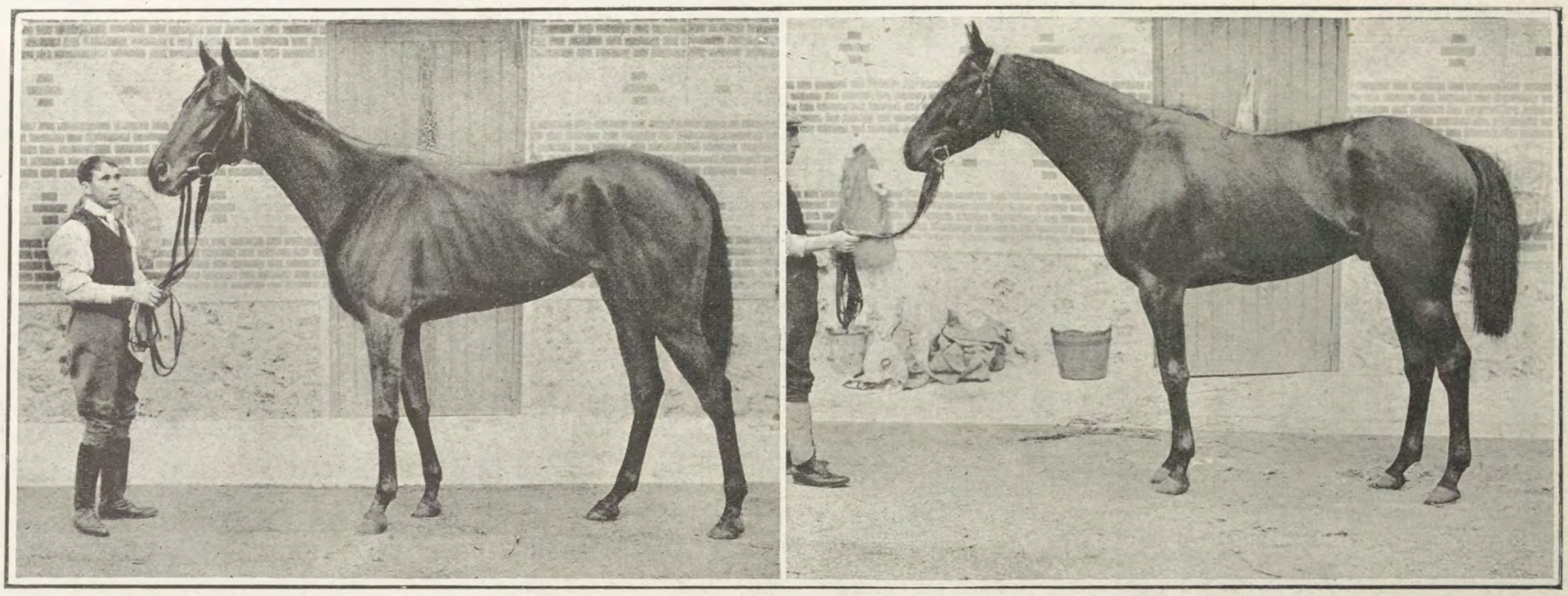
La bénédiction de la meute.

Tout le clergé de Chambly et des communes environnantes vient, après la messe, bénir la meute; seuls, les limiers, cocardés aux couleurs de l'équipage, ont été bénis dans l'église même.

Après le rapport.

Les piqueurs ont terminé leur rapport; les veneurs vont se mettre en selle.

Les grandes épreuves d'automne à Auteuil



Le vainqueur du Prix de l'Avenir.

Alkestys, *j. al., 3 ans, par St-Damien et Autriche. Eleveur : M. G. Dreyfus; propriétaire, M. Jean Stern ; entraîneur : R. Ruddock.*

L'établissement d'entraînement de R. Ruddock.

C'est R. Ruddock qui a sous sa direction les chevaux d'obstacles de M. Jean Stern, dont les chevaux de plat sont entraînés par W. Pratt.

Un des futurs steeple-chasers de l'écurie J Stern.

Caleb, *par Blue-Green et Chrysoprose, acheté par M. Jean Stern à M. Wysocki après sa victoire à Chantilly dans le Handicap limité.*

La saison des courses plates est terminée, et bientôt nous n'aurons plus que l'hippodrome d'Auteuil. Déjà quelques importantes épreuves du meeting d'automne ont été disputées : Prix de l'Avenir, Prix Francisco-Martin, Prix Aston-Blount. Trois écuries semblent devoir faire une ample moisson de prix : l'écurie Liénart, l'écurie Stern et l'écurie Leigh.

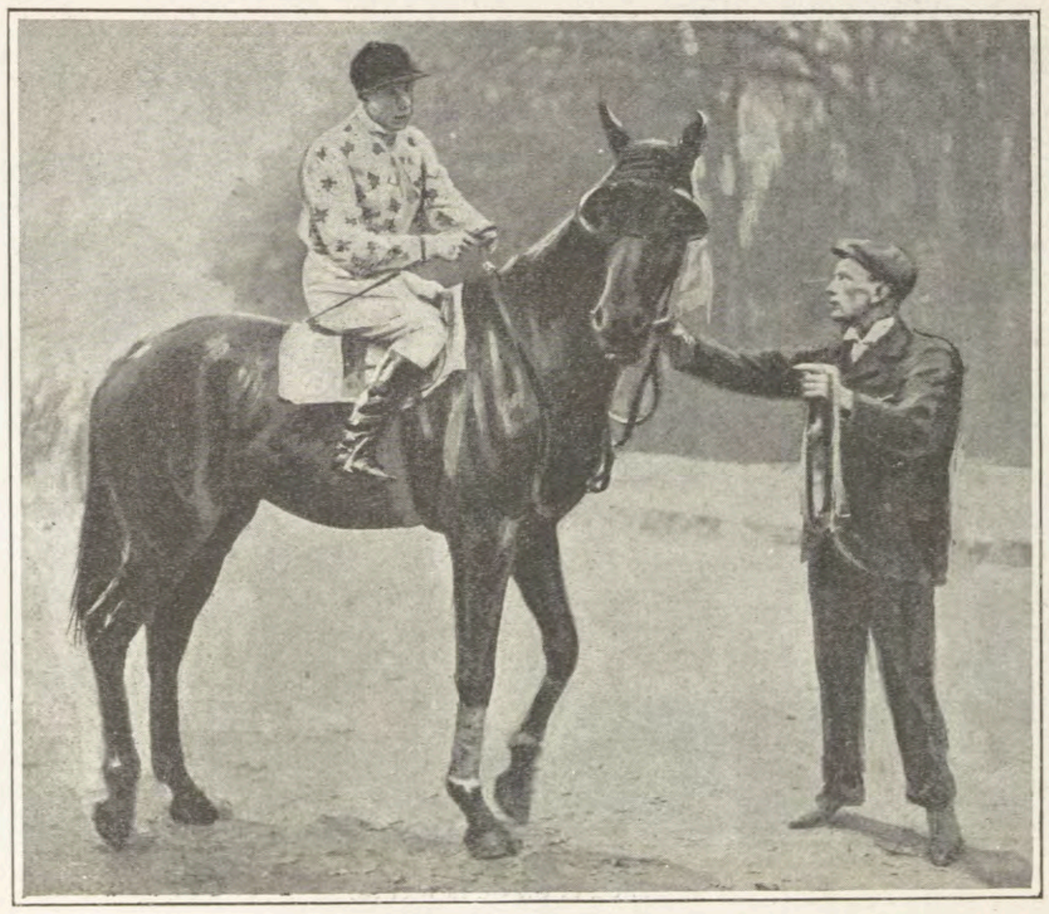
En plat, les propriétaires qui engagent leurs chevaux dans les épreuves importantes se sont heurtés à la formidable écurie de M. Ed. Blanc ; en obstacles, trois propriétaires semblent vouloir s'adjuger toutes les grosses allocations de la Sociétédes Steeple-Chases comme de la Société Sportive d'Encouragement. Ce sont l'écurie Liénart, habituée du succès; la jeune écurie de M. Jean Stern, qui a déjà mis en ligne quelques spécialistes de premier ordre, et l'écurie Leigh, qui a pour elle surtout le nombre.

Autrefois, on pouvait devenir à bon compte propriétaire d'une écurie d'obstacles, aujourd'hui il n'en est plus de même, car les propriétaires ne craignent pas de payer 15 et 20.000 francs, quelquefois plus, des chevaux de plat ayant fait montre de qualités pour les mettre sur les obstacles, ne redoutant pas — il faut souvent une certaine audace — les aléas d'un dressage et surtout d'une carrière qui se termine souvent mal.

Chacune de ces trois grandes écuries a enlevé dans la première quinzaine d'Auteuil une des grandes épreuves. Alkestys, qui triompha en plat, portait déjà les couleurs de M. Jean Stern ; il fit triompher à nouveau ces sympathiques couleurs dans le Prix de l'Avenir; Farceur III, à M. Liénart, s'est adjugé le Prix Aston-Blount, et le vieux Gascon II, au vicomte de Fontarce (écurie Leigh), le Prix Francisco-Martin. C'est d'une tête seulement que Farceur III a triomphé d'Oscar Quoi, à M. Achillopoulo ; la chute de Fer, à M. Jean Stern, avait débarrassé le leader d'un rude concurrent. Woodland, qui, depuis le 1er novembre, est le premier jockey de l'écurie Ruddock, n'a guère de chance avec Fer ; il y a trois semaines environ à Saint-Ouen, en tombant avec le fils de Saint-Serf, il se cassait la clavicule; à peine remis, se remettant en selle pour la première fois, en obstacles — il avait monté Camisole en plat — sur le même Fer, il se cassa à nouveau la clavicule.

Le favori du Prix Francisco-Martin, Violon II, est également tombé, et Dampierre, le second favori, s'est cassé la jambe — c'est une réelle perte pour l'éleveur du haras du Perray qui destinait Dampierre à la reproduction — aussi Gascon II, spécialiste des grands parcours, n'a pas eu de peine à triompher de Bébé dont la performance est superbe, et de Discret qui manque encore un peu d'ouvrage.

FRANC PICARD.



Le favori du Prix Aston-Blount (Haies. — Handicap. — 25.000 fr. — 4.000 m.)

Fer, *par St-Serf et Filomela, monté par Woodland, avec lequel il est tombé.*

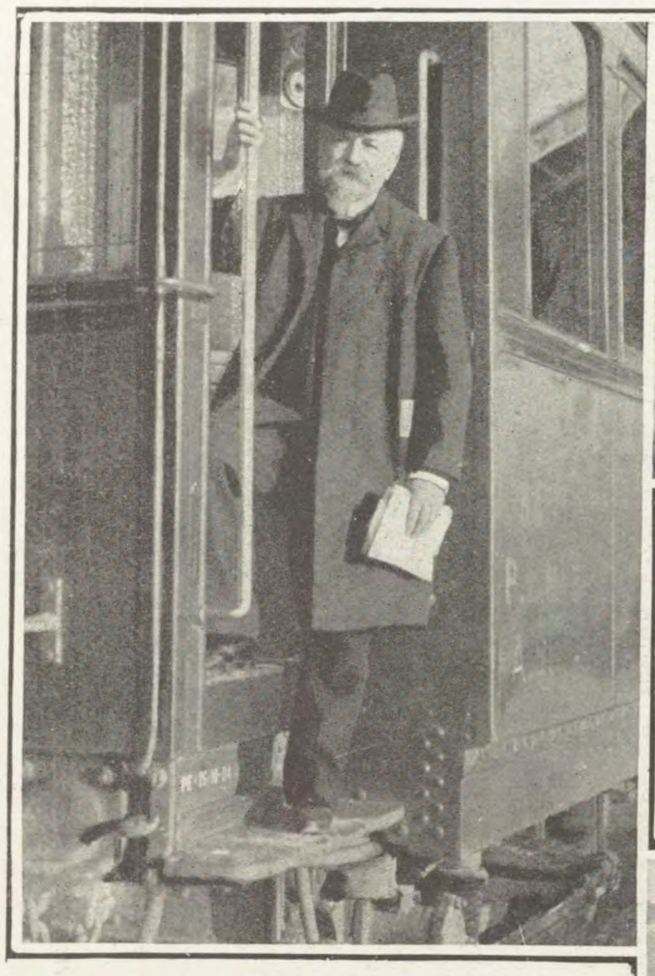
Auteuil, 1er novembre. — Le Prix de l'Avenir (5e Biennal. — 1re épreuve, course de haies. — 20.000 fr. 2.800 mètres).
Le saut de la première haie : sur un bon départ, Alkestys, Le Bistoug, Xiphias II, Bachot, Fille d'Eve et Masque de Fer se sont classés en tête. C'est Le Bistoug, monté par Hollobone, qui a sauté en tête la première haie.

Auteuil 6 nov. — Le vainqueur du Prix Aston-Blount.
Farceur III, 4 *a., par Upas et Folie. Propriétaire, M. Ch. Liénart ; éleveur, J. Prat ; entraîneur, Ch. Carter ; Jockey, H. Holt.*

Avant le Prix Francisco-Martin.
M. Jean Stern et l'entraîneur Ruddock donnent leurs dernières instructions à leur jockey Woodland.

Auteuil, 6 nov — Le vainqueur du Prix Francisco-Martin.
Gascon II, 5 *a., par Lutin et Gloriole. Eleveurs MM. Caillault et de Pourtalès ; propriétaire, Vte de Fontarce ; entraîneur, Leigh ; Jockey, Piggott.*

UN TRAIN RECORDMAN DU MONDE



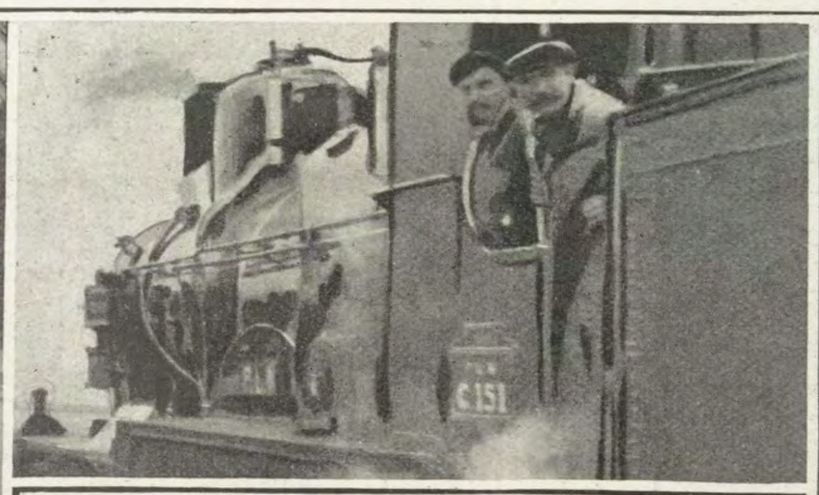
M. Noblemaire, directeur de la Cie P.-L.-M. monte dans le Rapide qui va, pour la première fois, faire du 83 sur 1100 kilomètres.

Extrait d'un discours prononcé devant l'Académie des Sciences, le 10 novembre 2005.

Au moment même, Messieurs, où la vitesse des trains rapides vient encore de reculer ses limites, et où la Compagnie P.-L.-M. (Paris-Lyon-Madagascar) vient de lancer un rapide atteignant, entre Paris, Nice et Monte-Carlo, une vitesse moyenne sensiblement égale à 200 kilomètres à l'heure, il peut paraître intéressant de mettre sous vos yeux une série de documents rétrospectifs, publiés, lors d'une des premières tentatives d'augmentation de la vitesse de ce même train, par un journal illustré, la *Vie au Grand Air*, que ses lecteurs d'alors reconnaîtraient à peine, puisqu'il s'édite maintenant comme tous les grands journaux en couleurs et en plusieurs langues.

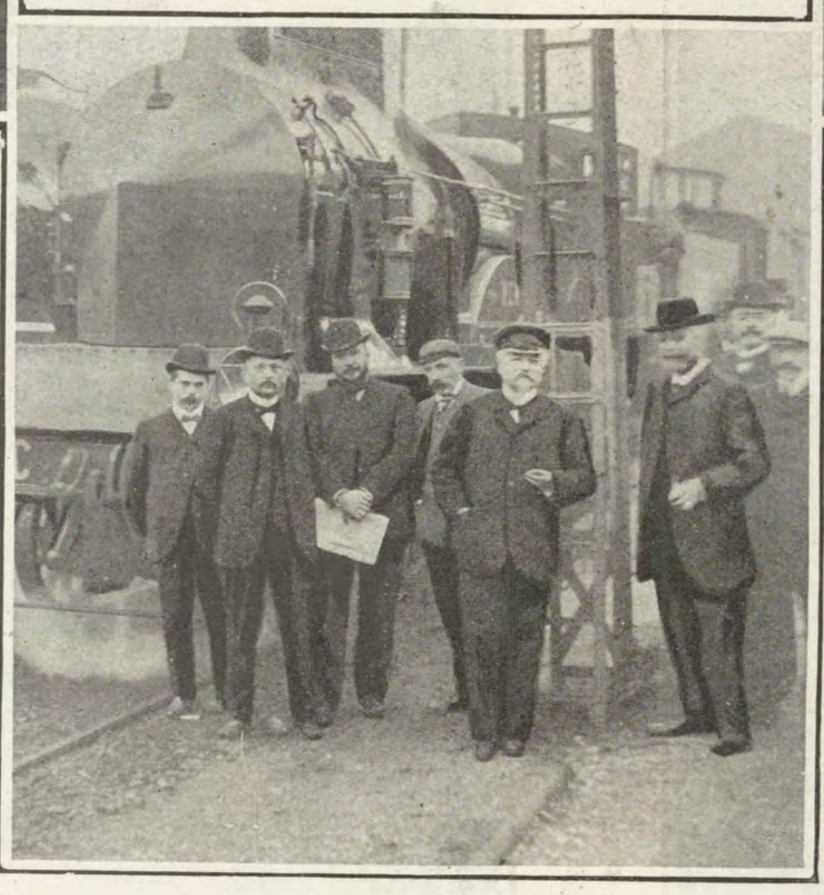
. . . . . .

La Compagnie P.-L.-M. et la Compagnie des Wagons-lits avaient eu l'idée d'inviter pour l'inauguration du premier train faisant 83 de moyenne sur 1.111 kilomètres, une cinquantaine de journalistes privilégiés ! Le rédacteur envoyé par la *Vie au Grand Air* avait pensé, lui, à établir d'une façon spéciale le record de la distance de Paris à Monte-Carlo, tout simplement en montant le dernier au départ et en descendant le premier à l'arrivée du train encore en marche. Il avait ainsi assuré à son journal la possession du record sur 1.111 kilomètres ! Pour assurer le contrôle de cette performance (si l'on peut qualifier ainsi ce facile exploit), ils s'était fait photographier ; nous mettons sous vos yeux ce



Le mécanicien attendant le départ.
Il faut pour un record prendre le départ exactement.

Le « Côte d'Azur-Rapide » est à l'heure actuelle le train le plus vite du monde. Nul doute qu'on ne fasse mieux encore, comme le fait prévoir le fragment ci-dessous, détaché d'un discours prononcé en l'an 2005.



A Lyon.
MM. Noblemaire, directeur de la Cie P.-L.-M, et Ruelle, ingénieur en chef de l'exploitation, devant la locomotive qui va emporter le train vers Marseille.

Le « Côte d'Azur-Rapide ».
Départ du rapide de Monte-Carlo pour Paris où il arrive 13 heures après.

Le rédacteur de la *Vie au Grand Air* établit pour le compte de son journal le record Paris-Monte-Carlo... en descendant le premier du train.

document, ainsi que plusieurs autres pris au cours du voyage. On voit que, à Lyon, le directeur de la Compagnie, M. Noblemaire, et M. Ruelle, directeur de l'exploitation, ont encore trouvé le temps, pour garder un souvenir de cet événement, de se faire photographier devant la machine qui était, d'ailleurs, je n'ai pas besoin de le dire, une locomotive à vapeur !

Cette superbe vitesse de 83 kilomètres à l'heure avait produit alors une énorme sensation; je joins aux photographies une série de comptes-rendus, où l'on célèbre, d'une manière qui paraît du reste très sincère, soit la hardiesse des administrateurs, ingénieurs et mécaniciens, soit le luxe et l'amabilité avec lesquels les deux Compagnies P.-L.-M. et des Wagons-lits ont reçu leurs hôtes dans un hôtel qui existe toujours, le Riviera Palace! On voit, par ces documents et ces comptes rendus, que les 83 kilomètres d'alors ont soulevé autant d'enthousiasme que nos 200 kilomètres d'hier. Est-il nécessaire de dire que si les entreprises et les édifices restent, les idées et les besoins changent, et que pour employer la langue pittoresque des sportsmen, un pareil train mériterait le nom expressif de... brouette !...

Aujourd'hui, messieurs, les plus modestes trains de la banlieue, ceux qui nous amènent chaque jour ici, du Havre ou des Vosges, rougiraient de marcher avec une pareille lenteur.

. . . . . .

(*Rires et applaudissements.*)

Le sténographe,
P. Doyé.

LES COURSES DE TAUREAUX POPULAIRES

...Septembre, octobre et novembre sont les mois de l'année où dans les villages de Provence et du Languedoc, se célèbrent le plus de fêtes votives... Nos compatriotes méridionaux ont choisi à dessein la saison d'automne pour organiser ces réjouissances locales, en l'honneur du Saint, patron de leur village : c'est qu'en effet, elles ne sauraient se célébrer sans courses de taureaux — de «bioou» comme ils disent — et pour pouvoir en organiser, il faut un sol résistant.

Suivant l'expression de Caran d'Ache, voilà un amateur qui regrette, en ce moment, de ne pas être dans la marine.

Les courses de taureaux populaires sont, pour nos jeunes hommes, des occasions de faire montre de sang-froid, d'agilité et de courage, au milieu de l'arène, improvisée sur la principale place de la commune... sur «le plan»... entourée de tonneaux... de charrettes ou de rudimentaires barrières.

Et, alors, c'est à qui sautera la bête... à qui lui « fera un écart»... à qui ira la provoquer, le trident en main, et essuyer son choc sans broncher... « l'espera au ferri ».

Ces fêtes, où le peuple est à la fois acteur et spectateur, sont aussi en grand honneur en Espagne et c'est au cours de leur célébration que se sont « formés » bien des toreros en renom ou que se sont brusquement « révélés » des maîtres de la cape ou de l'estoque.

Une semaine environ avant le jour consacré aux réjouissances... pour réunir les fonds nécessaires à la location de six toros, des comités s'organisent et leurs délégués font la quête dans le village.., la « lèva »... comme on dit en Languedoc. La somme obtenue — et s'ils ne l'ont pas dépensée immédiatement en joyeuses beuveries — les commissaires partent pour la « ganaderia »... ou la « manade » et vont choisir le bétail. Ces locations constituent le principal revenu de nos propriétaires de Camargue. Les «ganaderos» espanols, au contraire, utilisent dans ces occasions-là, ou des animaux qui n'ont pas encore subi l'épreuve de « la tienta » (essai), ou des animaux que la « tienta » a démontrés... « toros de desecho » (taureaux de rebut).

Après la course du premier toro, les « cabestros » le ramènent au toril.

Le jour même ou la veille de la course, « los vaqueros » (les « guardians » en Camargue) amènent à cheval les bêtes choisies encadrées de cabestros (bœufs dressés pour ce genre d'opération).

L'heure venue, les orphéons, ou bien plus modestement... deux hautbois et un tambour, parcourent les rues, annonçant qu'il est temps de se rendre aux arènes. Les vieux, emportant leurs chaises avec eux, emboîtent le pas aux musiciens et la jeunesse « farandole » joyeusement en tête du cortège. Puis, chacun, installé sur sa charrette, juché sur son tonneau ou à l'abri... théorique de la barrière, attend l'ouverture des hostilités.

Dans notre Midi, c'est en général la trompette de la commune qui sonne la sortie du toril improvisé dans une étable quelconque ou dans une dépendance de la mairie.

Pour stimuler le zèle des amateurs, la bête — qui est quelquefois une vache — porte une cocarde primée. On le fait savoir aux intéressés. « Lou premiè bioou que va sourti sera una vaca!!! » — Le premier taureau qui va sortir sera... une vache (*sic*), clame étourdiment plus d'une fois, à Lansargues, le héraut municipal, qui ter-

mine son annonce d'un prix de cinq francs décerné à qui enlèvera la cocarde.

En Espagne, il n'y a pas de cocarde de ce genre, mais chacun est armé d'une cape... ou de sa veste en guise de manteau... et les « largas » succèdent aux « veronicas » ou aux « farols » ou aux « cambios » (manières différentes de se jouer de la bête avec l'étoffe que l'on a dans les mains). Souvent les imprudents sont blessés, et l'une de nos photographies nous montre un amateur, qui, suivant la pittoresque expression de Caran d'Ache, regrette, en ce moment, de ne pas être dans la marine...

Quand la bête est demeurée un quart d'heure ou vingt minutes

Le jeune matador prépare son toro pour la mort. Il cherche à le « cuadrer » avec une « passe de la gauche ».

Le bandrillero cite le toro pour une paire « alquiebro ».

dans l'arène, « les cabestros » — « lou cimbel » chez nous — viennent la chercher et les mêmes jeux recommencent avec un second animal, puis avec un troisième.

Quelquefois, au lieu de simples « capeadas », le concours d'une jeune « cuadrilla » de « toreros » qui débutent rehausse l'éclat de la fête, et c'est au milieu de la foule qui encombre l'arène — comme le montrent nos curieux instantanés — que se déroule la corrida.

Mosca
et Bouzanquet de Balestrier.

Toussaint. Chapey. H. Pomier. M. Benoist. Debongnies. Bachman.
Le Challenge de la *Vie au Grand Air*. La finale.

Le Challenge de la *Vie au Grand Air*

Le jour de la Toussaint, s'est couru, au vélodrome Buffalo, le Challenge annuel de la *Vie au Grand Air*. Cette épreuve, réservée aux amateurs, consistait en une course interclubs disputée par équipes de trois coureurs.

Trois clubs étaient régulièrement engagés : le Vélo-Club de Levallois, le Cyclo-Club de Paris et le Vélo-Club International, mais le premier dut, au dernier moment, déclarer forfait, son équipe se trouvant désorganisée.

De ce fait, il n'y eut ni séries, ni demi-finales. Les six coureurs désignés par leur club se rencontrèrent une seule fois et le Challenge obtint un bon succès auprès du nombreux public au vélodrome de Neuilly.

Durant les 2.000 mètres du parcours,

Maurice Jean, pr. V.-C. I. Chapey. Bachman. Maurice Benoist.
Le V.-C. International, gagnant du Challenge de la *Vie au Grand Air*.

Pottier, le nouveau professionnel, reçoit les conseils de son camarade, Petit-Breton.

la *Vie au Grand Air*

nos amateurs coururent après leur tandem sans jamais pouvoir l'atteindre. La lutte n'en fut que plus intense et finalement, le Vélo-Club International s'octroya le Challenge avec Bachman, 1er, Chapey, 3e, et Espeit, 5e.

Nous avons dit plus haut, que le Vélo-Club de Levallois n'avait pu se mettre en ligne. Il faut en voir la raison dans le passage au professionalisme de son champion Pottier.

A la suite de sa victoire sur l'Anglais Meredith, Pottier a voulu, en effet, prouver au public sportif, que les meilleurs amateurs valent les meilleurs professionnels.

Pour ses débuts, l'ancien rival de Marcel Cadolle a battu Petit-Breton et Gougoltz.

LES AUTOMOBILES EN INDO-CHINE

Les anciennes tapissières annamites de Saïgon, qui viennent d'être remplacées par un service d'automobiles.

Devant les voitures, MM. Devraigne, inspecteur de l'agriculture en Indo-Chine; Bergès, secrétaire général des Colonies, et notre collaborateur Jean Ajalbert.

Plusieurs journaux et revues, qui s'occupent particulièrement de tous les sports, ont reproduit une très intéressante communication du général Gallieni, gouverneur de Madagascar, sur le rôle utile que paraît devoir jouer la locomotion automobile dans notre grande île africaine.

Le général, après avoir proclamé l'excellence de ses voitures et la compétence de son personnel dirigeant, déclare non sans orgueil que son matériel vient de parcourir sans encombre 34.000 kilomètres. D'où il conclut, et nous sommes de son avis, que les automobiles sont appelées à rendre d'immenses services à Madagascar. M. Jean Ajalbert nous fait remarquer que la Cochinchine fut la première colonie à posséder un service de voyageurs par automobiles.

Sans rien lui enlever de son mérite, pour avoir songé à introduire les automobiles à Madagascar, je ferai simplement remarquer que le général Gallieni avait, pour mener à bien son entreprise, tous les atouts dans son jeu. Chef de la colonie, dispensateur du budget, il n'eut qu'un signe à faire, pour amener à Madagascar les voitures et le personnel technique nécessaire pour les conduire et les réparer. Ce personnel, parfaitement dressé, fait partie intégrante du corps militaire, et agit d'après les instructions d'un capitaine, chef de ce nouveau service.

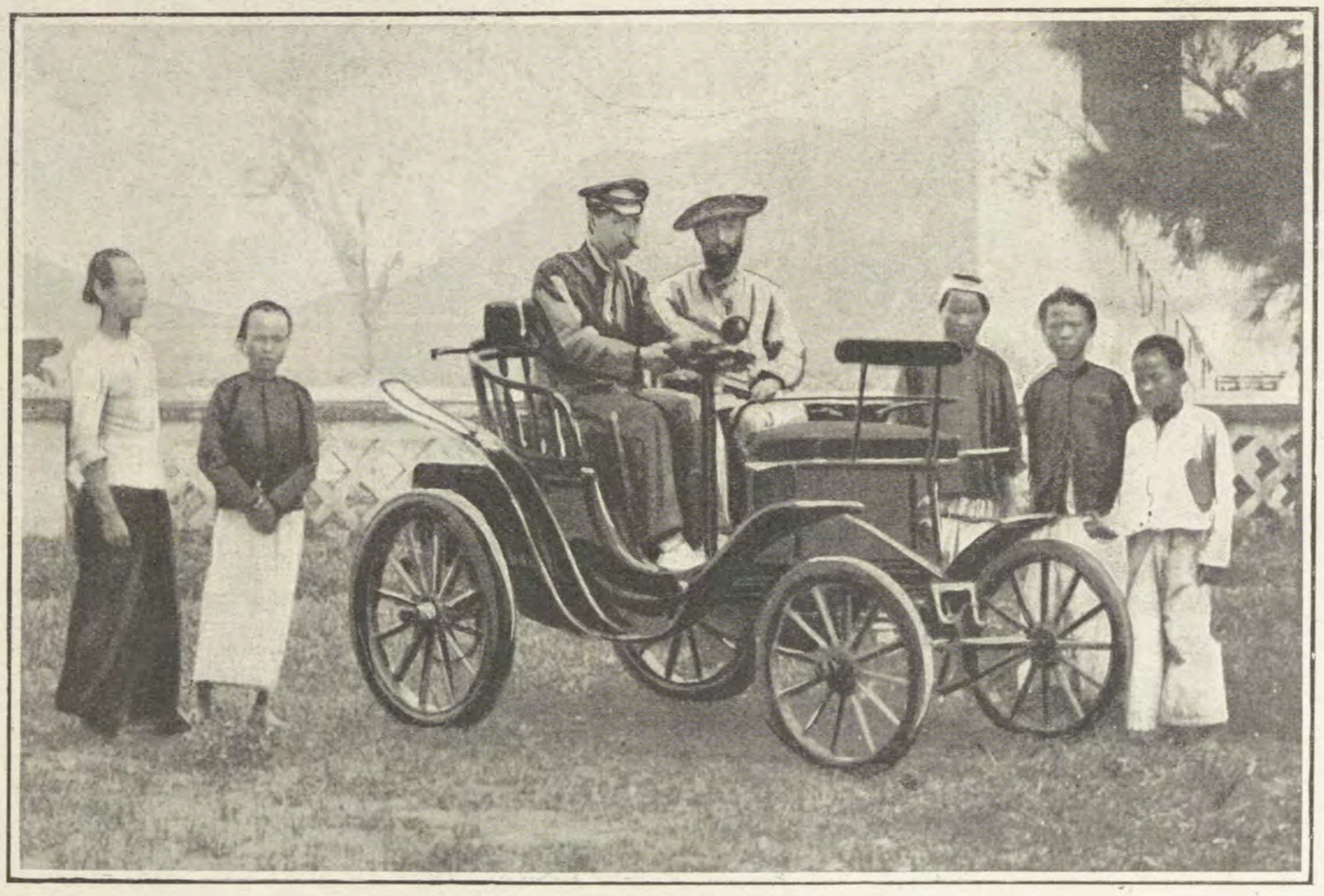
Il est bon, à ce propos, de faire connaître et ressortir que la Cochinchine est la première colonie au monde qui ait eu un service régulier postal et de voyageurs par automobiles.

C'est en 1900 qu'un jeune ingénieur, M. Ippolito, a créé à Saigon cette industrie nouvelle, qu'il développe depuis cette époque avec une indomptable énergie.

Seul, il a dressé lui-même un personnel indigène, et a entrepris une œuvre, dont personne en France, même avec des praticiens européens, n'aurait osé assumer les responsabilités. Il y a parfaitement réussi.

Il a installé plusieurs services (postal et voyageurs) entre Saïgon, Tranbang et Tâyninh (frontière du Cambodge) et Saigon-Bienhoa.

Pendant la saison des pluies, les difficultés sont très grandes pour assurer le service postal. Malgré tout, avec deux voitures Peugeot, ancien modèle, moteurs horizontaux, M. Ippolito a déjà couvert l'énorme distance de 316.000 kilomètres, dont 87.000 kilomètres sans une panne.



La première automobile que l'on ait vue en Annam, conduite par le Dr Yersin, de l'Institut Pasteur.

L'industrie automobile, et en particulier l'industrie française, dont les voitures débarquent par chaque courrier à Saigon, doivent être reconnaissantes envers M. Ippolito desa courageuse tentative, qu'à force d'intelligence et de travail il a rendue féconde.

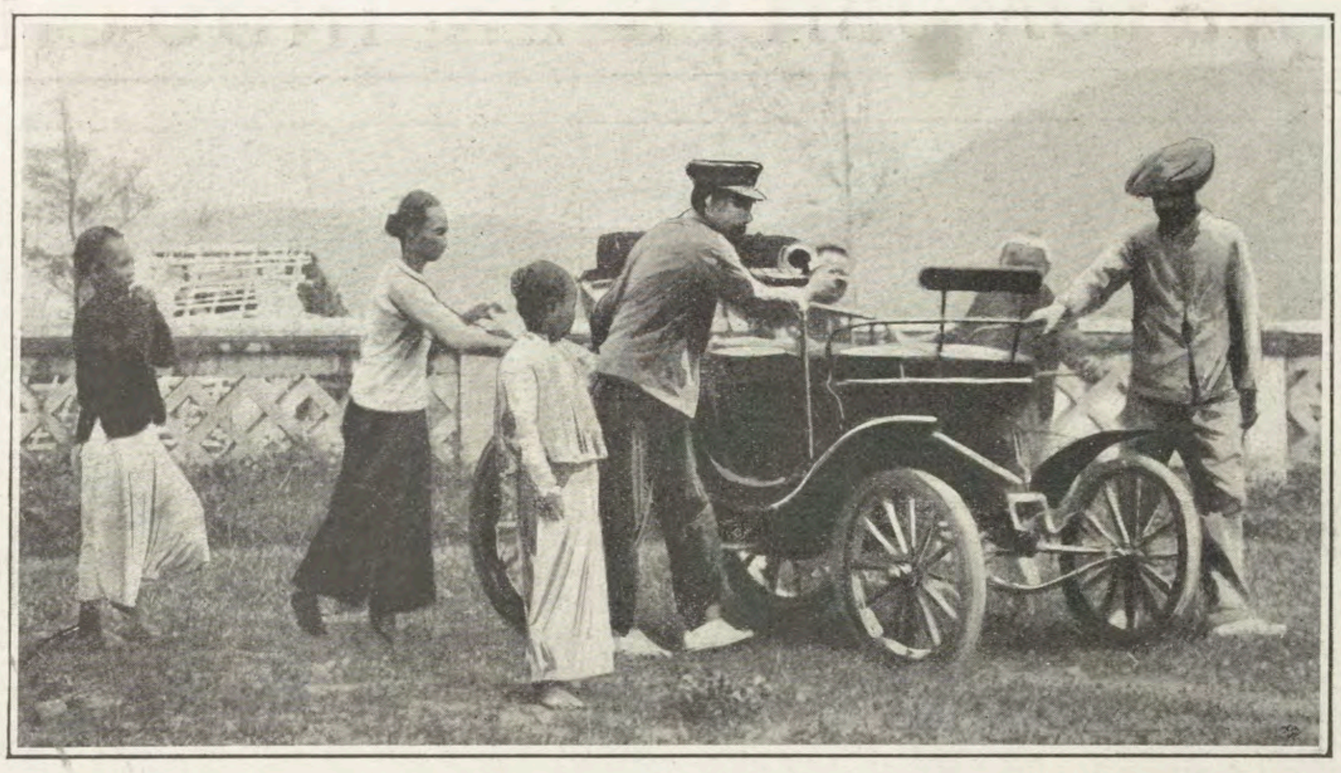
Notre gouverneur, M. Rodier, dont le nom est synonyme d'initiative et de progrès, a doté d'automobiles la plupart des administrateurs de province, leur permettant ainsi de visiter utilement et rapidement les points les plus éloignés commis à leur surveillance.

M. Ippolito installe en ce moment un nouveau service automobile entre Saigon et le Cap Saint-Jacques, en passant par Baria. Outre le charme de la promenade qui sera délicieuse, c'est la réalisation d'un très sérieux progrès au point de vue stra-

tégique et sanitaire ; car c'est la facilité donnée aux gens anémiés par l'atmosphère surchauffée de Saigon, d'aller respirer l'air pur de la mer, sans entraver leurs affaires, grâce à la rapidité du trajet.

Avec ce système de locomotion, le Gouverneur visite toutes les provinces, sans avoir besoin, comme autrefois, de préparer laborieusement ses tournées. Nous donnons ci-après le récit officiel d'une de ces excursions, qui prouvera surabondamment les services que peut rendre l'automobile dans la plupart de nos colonies.

M. Rodier, gouverneur de la Cochinchine, étant venu passer quelques jours dans la province de Thudaumot, au jardin d'essai d'Ongiem, profita de son séjour dans cette province pour la parcourir en automobile en divers sens. Parmi les excursions qu'il fit durant son séjour à Thudaumot, où l'automobile est particulièrement en faveur, il en est une qui mérite d'être mentionnée plus spécialement, car elle peut être citée comme un exemple de l'endurance des voitures automobiles. Elle démontre les résultats que l'on peut obtenir avec des voitures robustes sur des routes n'existant qu'à l'état de terrassement. A ce titre, elle mérite d'attirer l'attention de tous ceux qui s'intéressent à la question d'endurance des voitures automobiles, qui semblent aujourd'hui devoir faire l'objet des préoccupations de tous nos constructeurs.



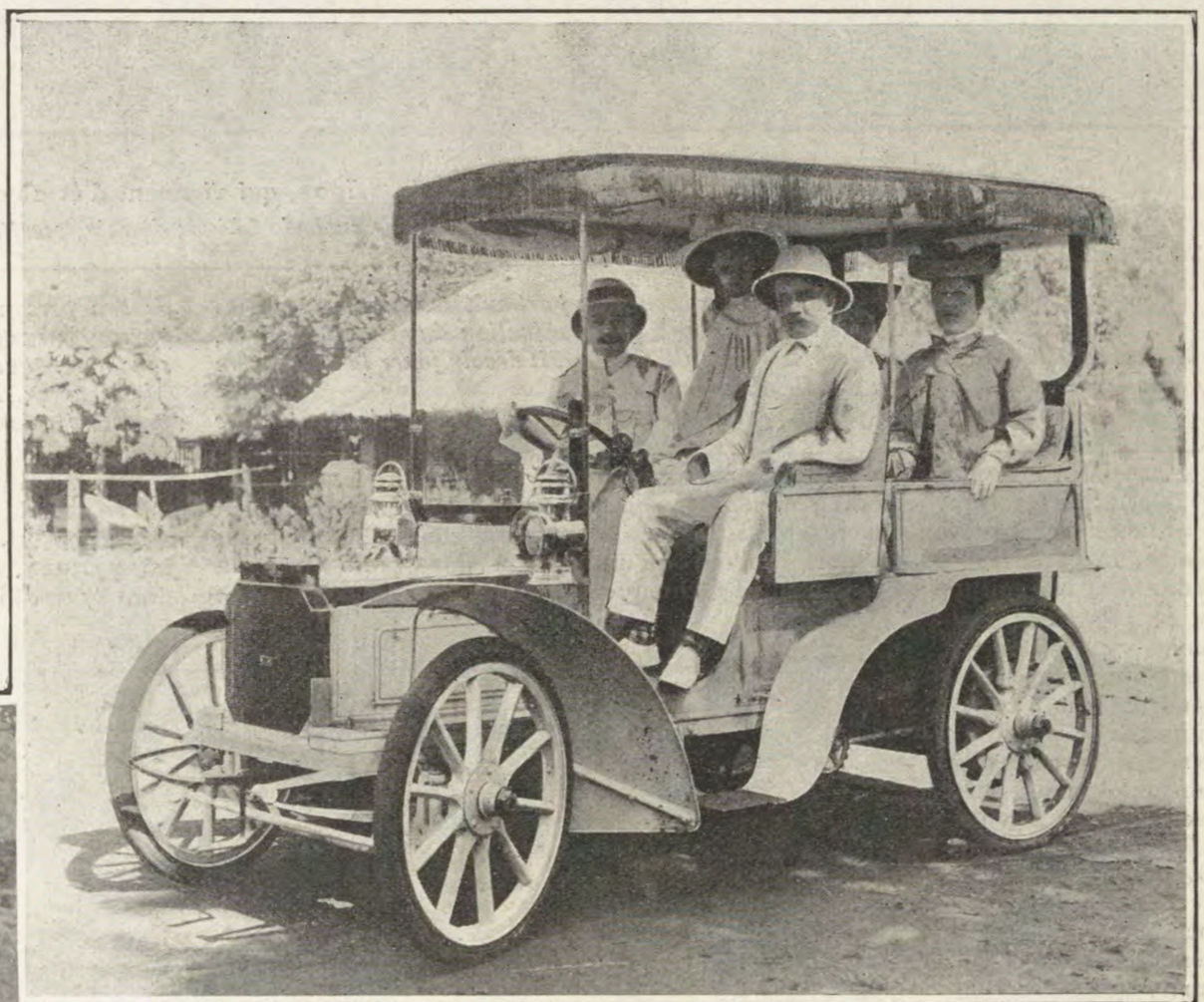
Le Dr Yersin en panne au milieu d'une rizière, est l'objet de la curiosité des Annamites.

Le Gouverneur et Mme Rodier, accompagnés de deux de leurs enfants ainsi que de MM. Ernest Outrey, administrateur de la province de Thudaumot et Haffner, directeur de l'agriculture de Cochinchine, partirent d'Ongiem le 22 janvier 1904 pour aller visiter le poste administratif de Honquan, situé en région moï à 80 kilomètres au nord de Thudaumot. Ils désiraient se rendre compte de l'état d'avancement des travaux de la route que l'on construit actuellement pour pénétrer dans cette région sauvage et la relier au chef-lieu de la province.

Le Gouverneur et sa famille étaient montés dans une voiture Peugeot, double phaéton de la force de 10 chevaux.

Quant à MM. Ernest Outrey et Haffner, ils avaient l'un et l'autre les voitures affectées à leur service particulier qui ne sont autres que des voiturettes Peugeot, 6 chevaux 1/2.

Les trois automobiles, après avoir parcouru la distance qui sépare le jardin d'essai d'Ongiem de l'ancien poste forestier de Chonthanh, s'engagèrent sur la partie de route actuellement en construction qui n'existe qu'à l'état de terrassement sur les 27 kilomètres reliant Chonthanh au poste administratif de Honquan. A peine engagé sur cette partie de route, le chauffeur qui conduisait la voiture du Gouverneur arrêta sa machine, déclarant qu'on ne pouvait songer à engager des automobiles sur une voie aussi sablonneuse et aussi peu consistante. Il faut, en effet, remarquer que le remblai de cette route est entièrement constitué en sable dans lequel les roues des automobiles pénétraient profondément. Cependant, devant l'ordre formel qui lui fut donné d'avoir à continuer sa route, le chauffeur de la voiture du Gouverneur se mit en première vitesse et le véhicule commença à se mettre péniblement en marche. Quant aux deux autres voitures plus légères elles purent, grâce à leurs pneus, suivre plus facilement celle du Gouverneur qui éprouvait par instants de réelles difficultés à avancer. En trois endroits différents, et pour permettre aux véhicules de franchir sur 150 à 200 mètres environ des montées par trop sablonneuses et sur lesquelles les roues s'enfonçaient de 10 à 15 centimètres, les voyageurs mirent pied à terre et les trois autos, conduites par leurs chauffeurs et poussées au départ par 15 à 20 coolies employés aux travaux, purent gravir ces montées. Enfin après une marche pénible dans le sable et après avoir parcouru 27 kilomètres en évitant les ornières et les obstacles, les voitures arrivèrent toutes trois sur les hauteurs de Honquan, à la stupéfaction de la population sauvage.

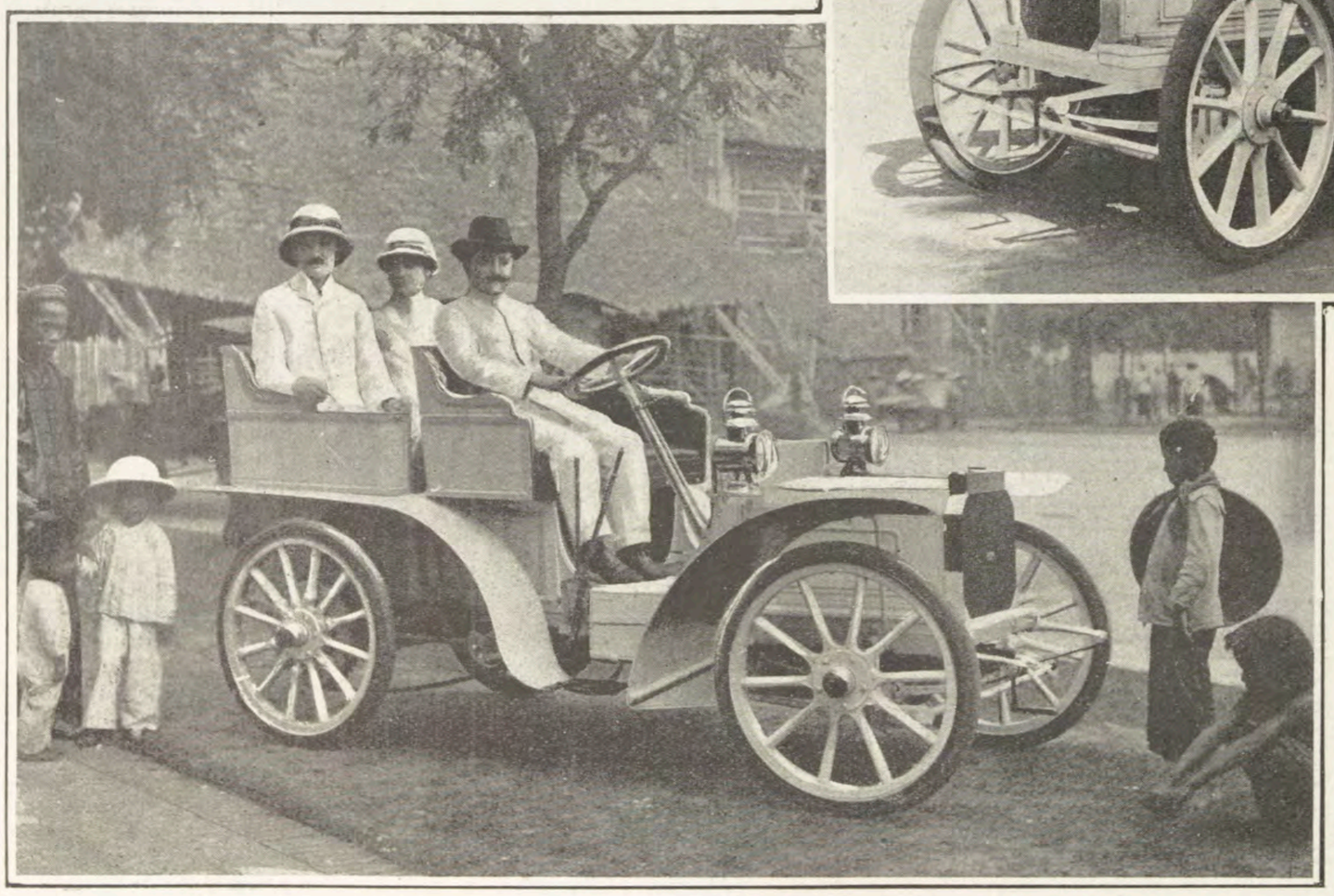


M. Rodier, lieutenant-gouverneur de la Cochinchine, et sa famille, en automobile.

Au retour, les automobiles parcoururent le même chemin, mais avec plus de facilité qu'à l'aller, car les chauffeurs étaient plus confiants dans l'effort qu'ils pouvaient demander à leurs machines et plus habitués à circuler sur une pareille route.

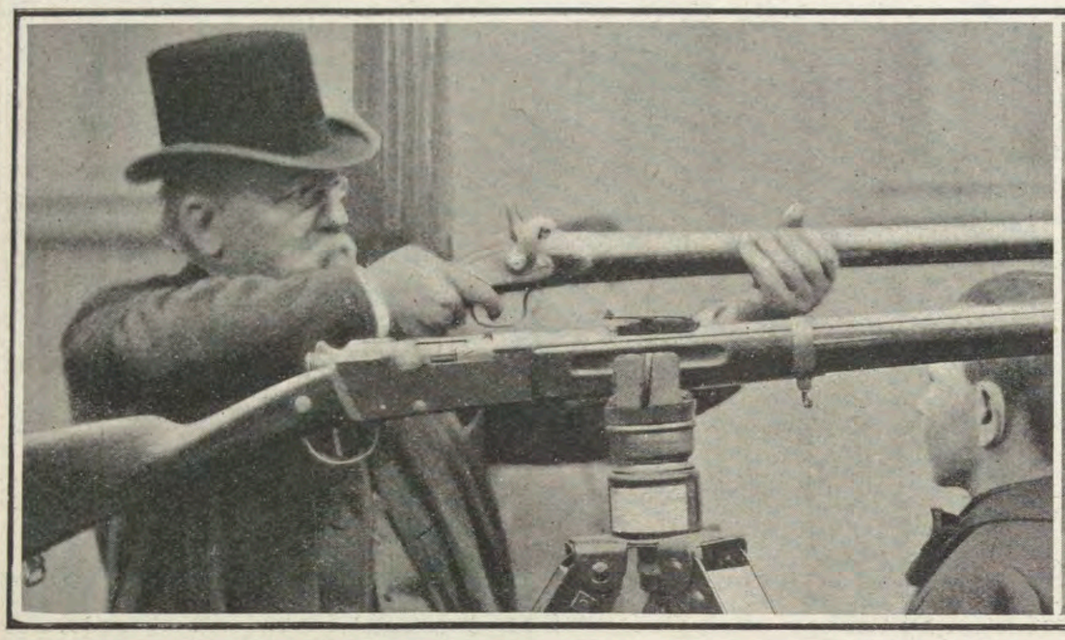
En somme, avec de bonnes voitures on peut, en Cochinchine, franchir des distances qui paraissaient infranchissables, rouler sur des routes impraticables aux voitures à chevaux, assurer la rapidité des services postaux et des voyageurs et contribuer au bien-être des colons.

JEAN AJALBERT.



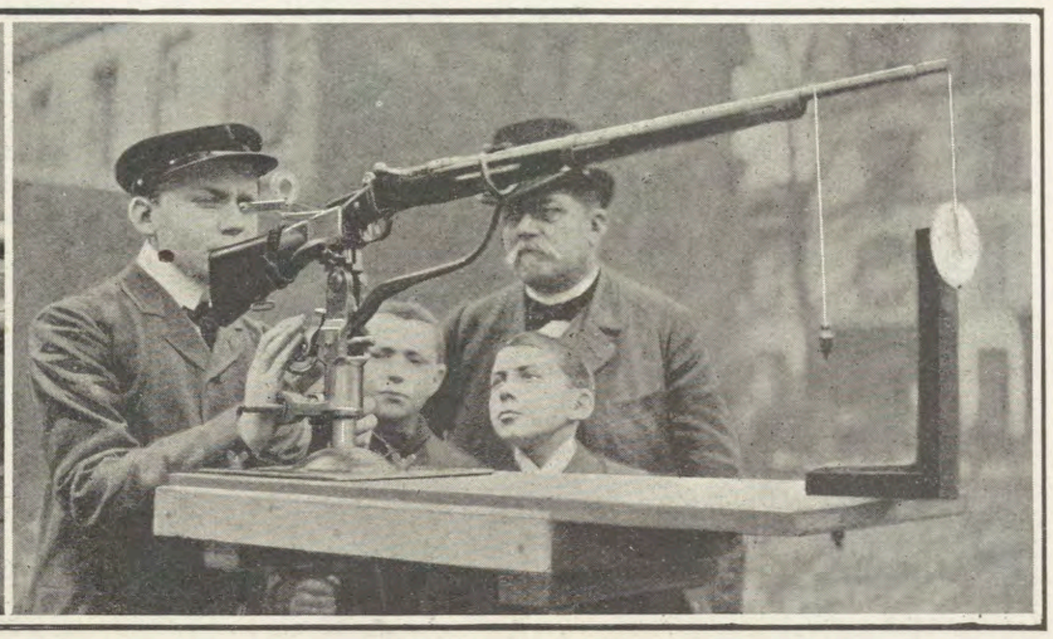
M. Ippolito, introducteur de l'automobile en Cochinchine.

LE TIR A L'ÉCOLE



Le tir à 600 mètres.

Avec le fusil à piston, dépourvu de hausse et de cran de mire, le fusilier se contentait de dresser le pouce sur le canon.



Exercice de pointage.

Une visée articulée permet de juger si le pointeur prend bien sa ligne de mire. Une cible témoin placée à l'avant renseigne infailliblement l'instructeur.

Très critiquée il y a quelque vingt ans, lorsqu'on commit la faute de la croire, intimement jointe à celle des bataillons scolaires — de joyeuse mémoire — la question du tir à l'école a été reprise par les éducateurs et les physiologistes qui l'ont replacée sur son véritable terrain, celui de l'éducation physique de l'individu.

A la Villette, dans ce quartier populeux et mouvementé de la périphérie de Paris, si riche en souvenirs historiques, non loin de cette Rotonde fameuse, encore tout étoilée par les mouchetures des balles de 1871, très proche de ces Buttes-Chaumont où, en 1814, crépita la fusillade et tonna le canon, un stand municipal de tir scolaire modèle a été établi.

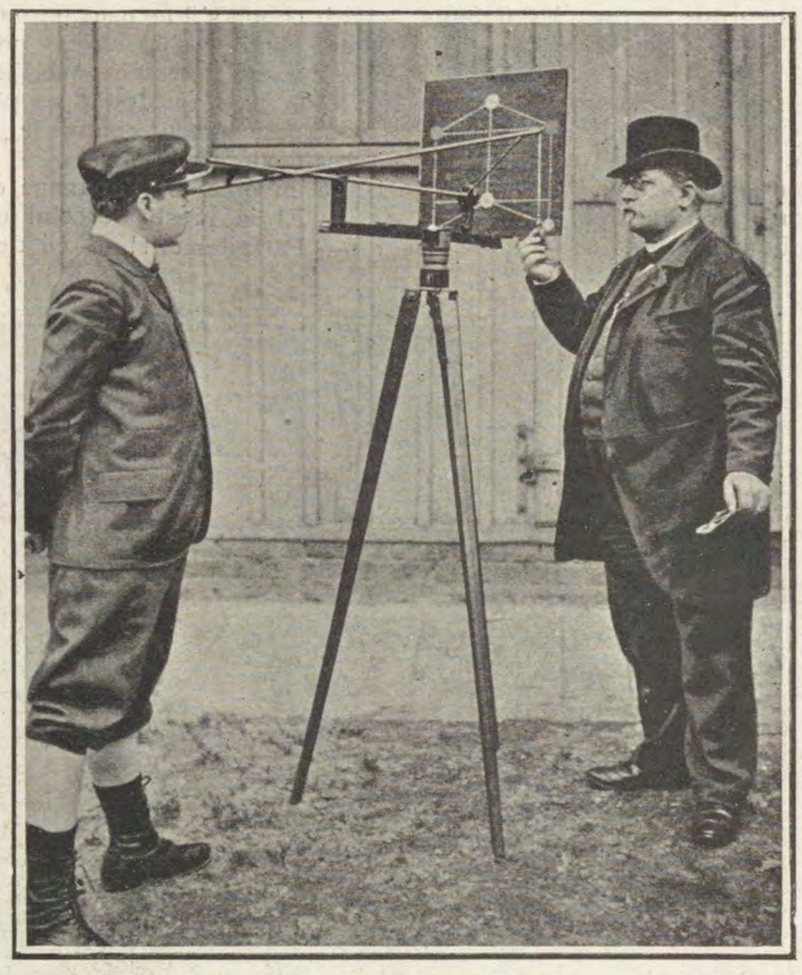
C'est là que, toute la journée du jeudi, dans un bâtiment de construction légère, au toit pointu comme celui d'une ruche d'abeilles, vont et viennent des centaines d'enfants, franchissant, joyeux et pressés, le porche d'entrée pendant qu'à l'intérieur retentissent des détonations d'armes à feu.

C'est là que, pendant toute l'année, avec une patience et un dévouement remarquables, une de nos plus hautes compétences en matière de tir, le capitaine Gérard, enseigne aux enfants d'alentour les premières notions de tir et s'efforce de leur inculquer, avec l'amour d'un sport utile entre tous, ces qualités morales, le sang-froid, le courage, la confiance en soi, indispensables à l'homme dans la lutte pour la vie.

Lorsque nous pénétrons dans l'intérieur du stand, un bruit de voix parvient jusqu'à nous ; maître et élèves conversent ensemble.

— Mais, interroge une jeune voix, il n'y a pas de hausse sur ce fusil à piston, mon capitaine ?

— Les vieux grognards d'autrefois, habitués des champs de bataille de Crimée et d'Italie, ignoraient, en effet, cet appareil de précision, répondit le capitaine Gérard, en épaulant avec art un vieux fusil dont le poids et les dimensions semblaient énormes.



Leçon technique.

Le capitaine Gérard a matérialisé les lignes de mire et de tir à l'aide de tubes s'entrecroisant. Un tableau portant des points colorés montre à l'enfant ce qu'est le point visé, le point d'arrivée et leur rapport de position.

Voyez! la hausse, c'était le pouce, couché en travers du canon pour le tir à 200 mètres, il était dressé bien droit pour la visée à 600 mètres! N'empêche, mes amis, que ces vieux soldats d'il y a cinquante ans savaient se servir habilement de ce fusil qui vous semble aujourd'hui si peu commode.

Puis, frappant aussitôt ses mains l'une contre l'autre, d'un coup sec comme une détonation de carabine :

— Allons! chacun à son « créneau » maintenant!

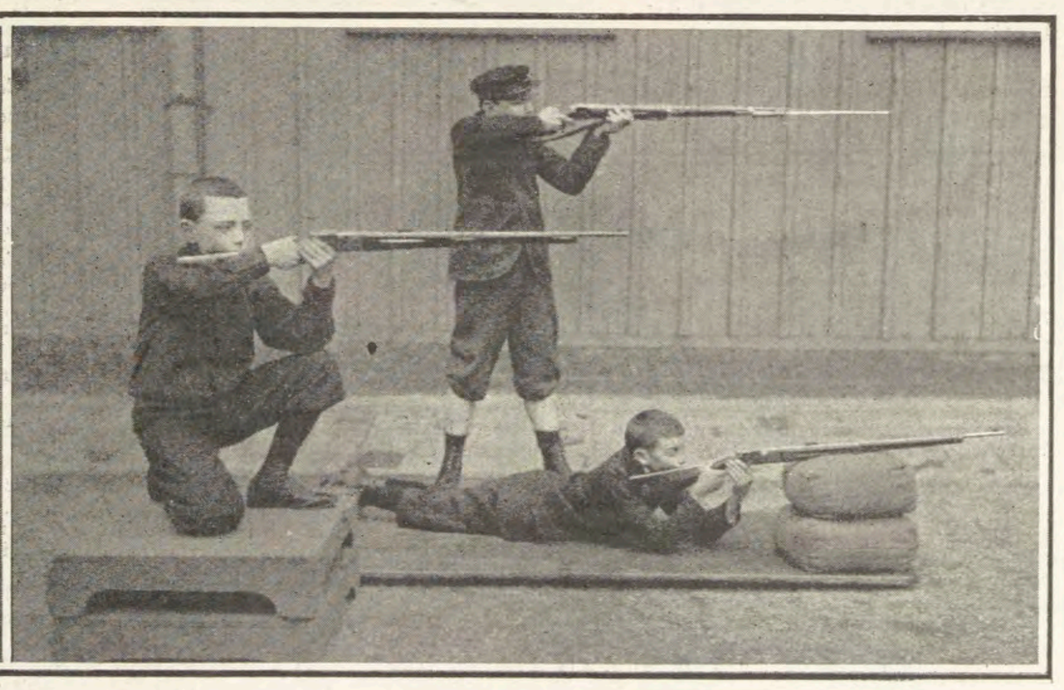
Tous les enfants se précipitèrent alors vers le « pas de tir » et, sans bruit, avec un ordre parfait, les premiers tireurs désignés s'installèrent rapidement devant l'ouverture d'où se découvrait la cible, placée, à dix mètres, sur un ingénieux « va et vient ».

Prendre le fusil et l'armer, le charger et l'épauler, pointer et tirer, tout semblait pour ces enfants de vieilles habitudes.

Pan! pan! pan! au bout de quelques minutes, le tir était en pleine action. C'était alors plaisir de voir cet aplomb irréprochable du corps, chez les uns, de constater cette régularité du pointage et de la mise en joue, chez les autres.

Puis les cibles revinrent et le capitaine fit, tout haut, la critique : — Toi, tes coups sont tous à droite; ton coude est abattu au lieu d'être élevé; — les tiens sont au-dessus de l'horizontale, etc., etc.

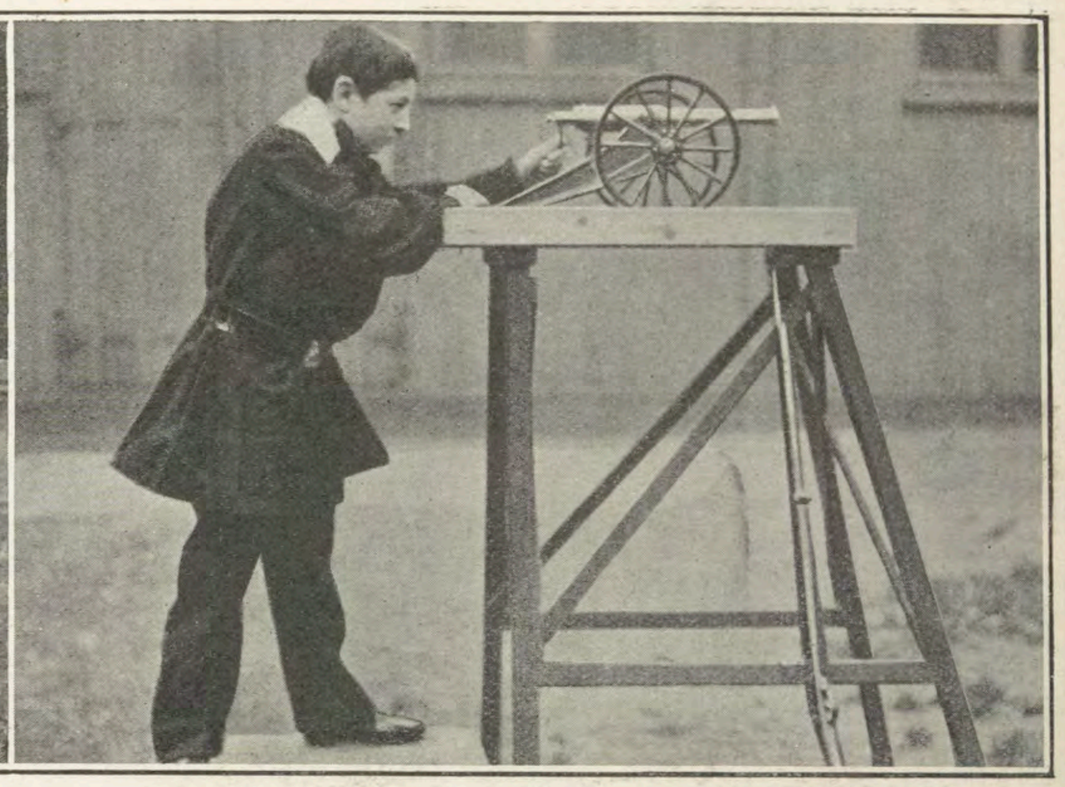
La lanterne de pointage utilisée pour les exercices de tir de nuit.



Les trois positions réglementaires : debout, à genoux, couché.

Accidents impossibles.

Lorsque le stand est installé, des barrières empêchent de passer du côté de la cible, le coffre forme créneau de tir et réduit le défilement du stand.



Tir au canon.

Lorsque le fusil scolaire, pourtant bien léger, est encore trop lourd pour certains jeunes écoliers, on les exerce à pointer et à tirer le « petit canon ».

Et, chaque fois, le capitaine s'armant du fusil montrait, à tous, les défauts des attitudes révélés par le carton troué.

— Partez maintenant! Au revoir, à jeudi!

— Au revoir, mon capitaine! braillèrent les enfants en prenant leur volée vers le parc voisin.

— Quelle légèreté! Quelle étourderie! dans cette folle jeunesse, ne put s'empêcher d'exprimer à mi-voix le capitaine en s'avançant vers moi.

— Justement, dis-je, je pensais aux dangers sans nombre que peut présenter le maniement d'armes à feu par tous ces écoliers.

Danger illusoire! reprit mon interlocuteur; depuis vingt ans, j'ai fait tirer 45.000 enfants et jeunes gens; nous avons brûlé plus de quatre millions de cartouches; jamais, vous m'entendez bien, il ne nous est arrivé le plus léger accident.

— Fort bien pour ici, repris-je, mais dans les autres écoles, moins bien installées?

— Regardez! voici un matériel portatif des plus simples; une barrière protectrice, un créneau de défilement : c'est tout! Nous pouvons aller tirer dans n'importe quelle école, voire même sur une place publique, sans crainte pour les voisins et les passants, sans danger pour les tireurs!

— Et ceci? demandai-je en indiquant une sorte de chevalet de pointage enserrant une carabine.

— C'est un appareil de visée pour la formation des pointeurs! L'exercice de la visée, vous ne l'ignorez pas, est, sans contredit, la partie la plus importante de l'enseignement du tir, celle à laquelle on doit prêter le plus d'attention.

Il faut, cela est certain, intéresser l'enfant au « tir » en lui confiant une arme à feu, soit le petit canon s'il ne peut porter le fusil, soit la carabine dans le créneau à défilement limité, s'il lui est possible de la maintenir à l'épaule; mais il est absolument nécessaire que l'instructeur consacre tous ses soins « à la visée ».

Vous savez que, pour les physiologistes et les éducateurs de la jeunesse, le tir se pose surtout comme le problème de la reconstitution de la vision chez les races modernes!

La myopie est l'apanage des nations civilisées!

— Et la presbytie celui des nations non civilisées! ripostai-je.

— Parfaitement! L'œil de l'enfant des villes a tendance à la myopie, habitué à regarder constamment des choses et des objets trop rapprochés!

Il ne connaît pas, en effet, les horizons lointains et larges des campagnes; il n'a pas l'habitude de s'accommoder rapidement à toutes les distances!

— Comme celui de l'Indien ou du Patagon! ajoutai-je malicieusement.

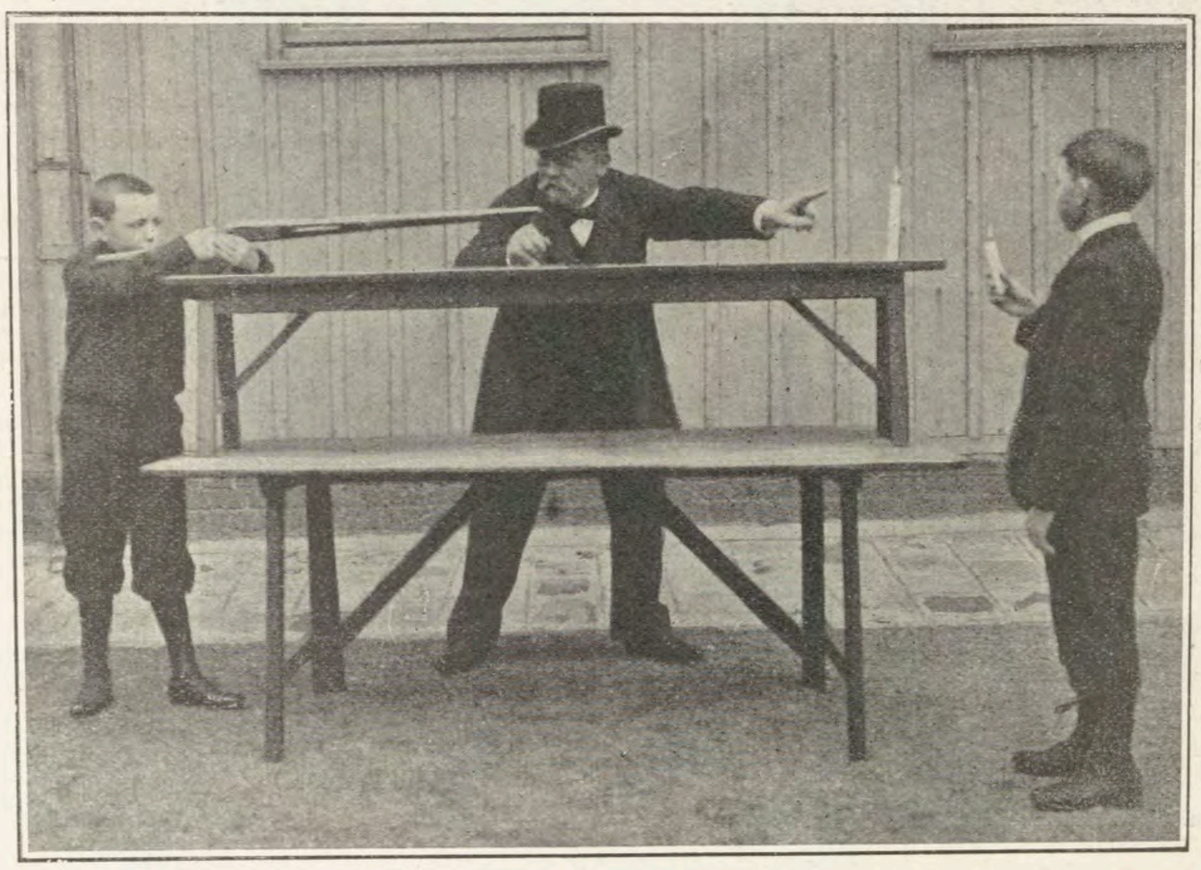
— C'est cette manœuvre interne d'accommodation qu'il est tout d'abord urgent de faire exécuter à l'œil de nos jeunes écoliers, affirma le capitaine.

Le tir à la carabine, en obligeant à regarder successivement et avec rapidité le guidon et le but, en passant par l'écran passif de la hausse, redonnera à l'organe de la vision chez l'enfant cette faculté d'accommodation aux distances qu'il est difficile, sinon impossible, de procurer plus tard à l'adolescent et à l'adulte, lorsqu'ils passent par le régiment.

— En somme, concluai-je, l'idéal serait l'œil « Apache-Parisien! »

— Non! non! dit en riant aux éclats le capitaine Gérard; nous nous contenterons de l'œil normal tout bonnement!

PIERRE LE GAEL.



Le tir réduit d'autrefois.

Les premiers exercices de tir en chambre consistaient à éteindre une chandelle, placée très près de la bouche du fusil.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Comment reconnaître un objet fabriqué par Michelin

Pour les Automobilistes et les Cyclistes

Il est arrivé à beaucoup de chauffeurs ou de cyclistes d'hésiter à reconnaître un objet qui leur était donné comme étant fabriqué par Michelin.

S'agissant d'enveloppes vélo ou voiture, la confusion était, en somme, assez difficile à faire. Mais, pour des accessoires, par exemple des chambres, des jantes, des emplâtres, des pompes, etc., les marques étant moins apparentes, l'hésitation était possible, surtout en ce qui concerne les chambres. La chambre rouge Michelin étant universellement connue et recherchée, on a lancé de tous côtés dans le commerce des chambres rouges se rapprochant le plus possible, comme aspect, des nôtres et qu'on espérait vendre comme chambres Michelin, à la faveur de cette ressemblance.

Nous allons donc donner ici le moyen de reconnaître nos produits de ceux des concurrents et rendre certainement en cela un service très grand aux chauffeurs et aux cyclistes.

I. — Enveloppes

a) Enveloppes voiture. — Toutes nos enveloppes voiture portent d'une façon très apparente, au-dessus du talon, la marque : Michelin et Cie, Clermont-Ferrand, et, en outre, la dimension. Par exemple :

Michelin et Cie, Clermont-Ferrand 870-90.

Enfin, le numéro matricule, qui est distinctif et crée l'état civil de l'enveloppe et qui permet de distinguer entre elles deux enveloppes du même type.

b) Enveloppes voiturette. — Nos enveloppes voiturette portent à la même place la marque Michelin et Cie, Clermont-Ferrand, puis la dimension et, en outre, l'indication du type, puisque, en voiturette, on distingue trois types : le léger, le renforcé et l'extra-fort. Une enveloppe voiturette sera donc marquée, par exemple :

Michelin et Cie, Clermont-Ferrand 800-85 voiturette extra-fort.

Enfin la marque comporte aussi le numéro matricule de l'enveloppe.

c) Enveloppes vélo. — Enveloppes Triomphe Michelin. — Nos enveloppes Triomphe Michelin sont marquées Triomphe Michelin, puis portent l'indication de la dimension et enfin le nom du code télégraphique qui désigne cette dimension d'enveloppe. Par exemple :

Triomphe Michelin 650-35 A. Sagitula

Enveloppes à talons. — Nos enveloppes Michelin à talons portent comme marque notre nom, écrit des deux côtés Michelin et Cie, la dimension et le nom du code qui désigne cette dimension d'enveloppe. Par exemple :

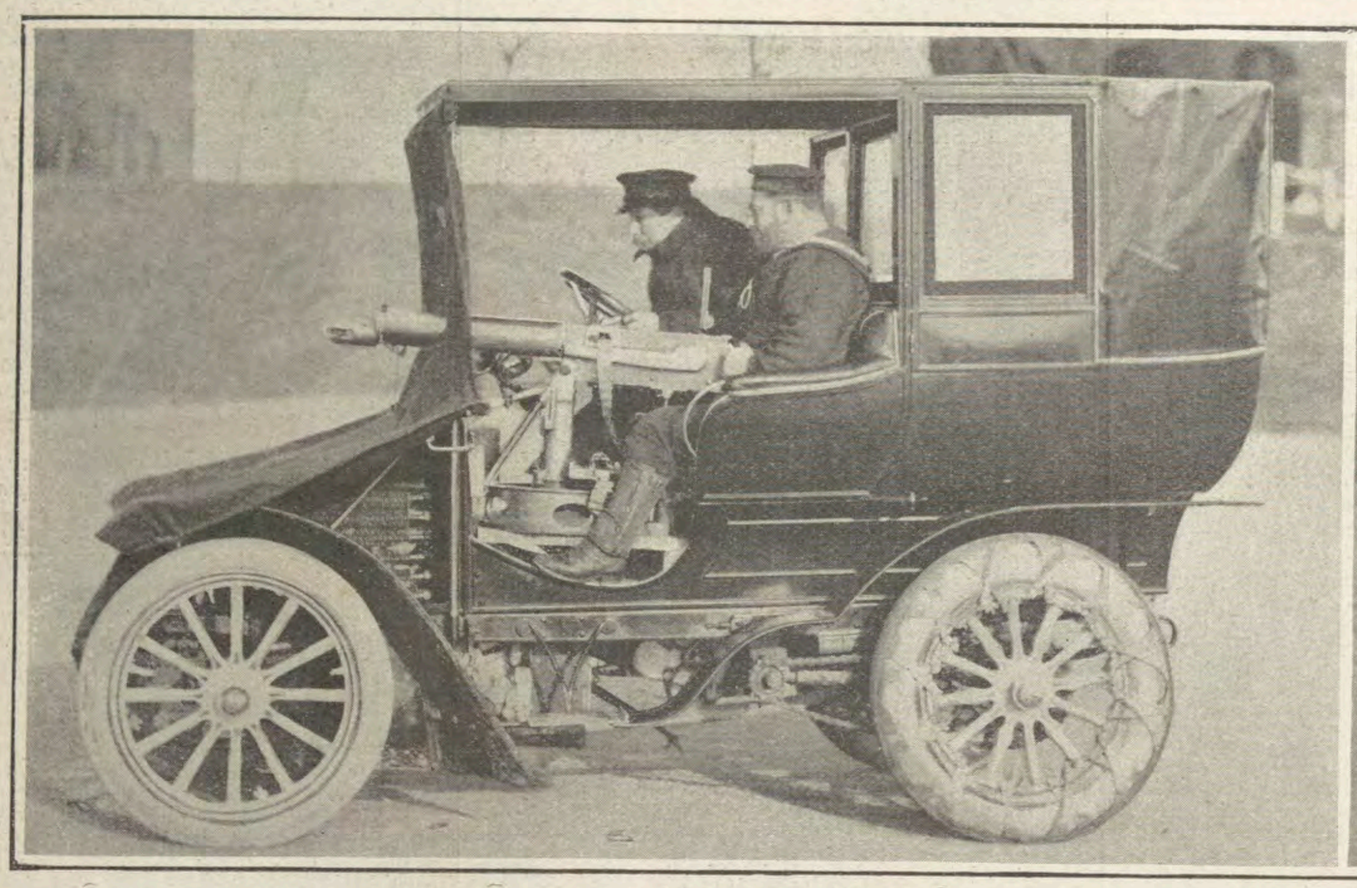
Michelin et Cie, Clermont-Ferrand
700-34 à talons Refirmo

II. — Chambres.

Toutes nos chambres rouges Michelin, qu'il s'agisse de chambres voiture ou de chambres vélo, que ces dernières soient continues ou interrompues, portent toutes, en médaillon, les initiales M C entrelacées, entourées des mots Michelin et Cie, Clermont-Ferrand. Nous donnons ci-contre une reproduction de cette marque.

MICHELIN ET Cie

LES CANONS AUTOMOBILES



Les canonniers de l'Ecole d'artillerie de marine de Whale Island (Angleterre), expérimentant le premier canon automobile. Il s'agit du dernier modèle de canon Maxim monté sur une voiturette automotrice blindée.

Feu ! Le canon automobile fait feu en marchant avec une vitesse de 25 à 40 kilomètres. Il est appelé à rendre de grands services aux compagnies de débarquement.

L'automobile est appelé à recevoir les applications les plus diverses. Les Anglais viennent de lui en trouver une nouvelle; on a essayé dernièrement, avec succès, à l'Ecole d'Artillerie de marine de Whale Island, le premier canon automobile.

Il s'agit d'une voiturette blindée, pouvant faire 40 kilomètres à l'heure, armée du dernier canon Maxim. Sur le devant de la voiture, un sous-officier prend place avec un canonnier de la marine; à l'arrière se trouve un autre canonnier, qui fait les fonctions de servant et passe les projectiles, au fur et à mesure des besoins, au canonnier de l'avant.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

POUR NOS ABONNÉS

Dans le but d'être agréable à ses abonnés, la direction de la *Vie au Grand Air* vient de prendre la décision suivante : à l'avenir, tout gagnant d'un de nos concours, s'il est abonné à la *Vie au Grand Air* aura droit, en plus de son prix, à une collection d'une année de *Femina* ou de *Musica*, à son choix.

Nos pronostiqueurs abonnés sont donc invités à noter, sur les cartes postales qu'ils nous envoient, le numéro de leur bande d'abonnement, ainsi que la publication qu'ils préfèrent recevoir (*Femina* ou *Musica*) au cas où ils seraient déclarés vainqueurs.

CONCOURS N° 16
RÉSULTATS

LE CHALLENGE DE LA « VIE AU GRAND AIR »

Les pronostiqueurs pour notre concours n° 16 ont été légion. Malheureusement le nombre de ceux qui ont deviné juste a été assez restreint.

Il s'agissait, on s'en souvient, de désigner les deux clubs classés premier et second dans le Challenge de la *Vie au Grand Air*, disputé dimanche dernier à Buffalo, ainsi que le nom du coureur finissant premier dans la finale.

Dix cartes postales indiquaient les deux clubs ; le Vélo-Club International et le Cyclo-Club de Paris, mais aucune ne donnait le nom du vainqueur.

Dans ces conditions, force nous a été de procéder à un tirage au sort, et c'est *M. Jean Alléon, 37, rue de Tournon, à Annonay* (Ardèche), que la chance a favorisé et qui gagne ainsi cinquante francs en espèces.

Le second gagnant, toujours désigné par le sort, est *M. René Gervais, rue de Nantes, à Courville* (Eure-et-Loir) qui gagne donc le second prix, soit vingt-cinq francs.

En outre, les concurrents dont les noms suivent sont qualifiés pour notre Concours d'honneur, comme s'étant le plus approchés des gagnants :

Hubert (Paris). — Sangnier (Paris). — Gilbert (Billancourt). — Bié (Charenton). — Biscarat (Noisiel). — Barbier (Paris). — Faure (Paris). — Durand (Lyon). — Ribot (Fresnay). — Ruty (Chaumont). — Levallois (Paris). — Mariage (Gournay-en-Bray). — Trochon (Viroflay). — Perrichon (Lyon). — E. Rimbert (Champs-sur-Marne). — P. Rimber (Champs-sur-Marne). — Debongnie (Paris). — De Curnien (Paris). — Marenda (Tarare). — Martinet (Moissac). — Pouy (Saint-Denis-de-Piles). — Magné-Dauguette (Viella, Gers). — Roux (Nîmes). — Gousailles (Paris). — Rayr (Amiens). — Rimbert (Champs). — Love (Lausanne). — Dauvre (Fleurieu-sur-Saône). — Leroy (Gournay-en-Bray). — Fouré (Puteaux). — La Montaigne-Monhurel (Colombes). — L. Fouré (Colombes). — Griffon (Saint-Denis). — Martin (Clichy). — Amed (Billancourt) — Tessier (Charenton). — Guyot (Paris). — Kesseling (Asnières). — Maurisseau (Paris). — Baudouin (Paris). — Latour (Orléans). — Grandjean (Rambouillet). — Polique (Paris). — Masséna (Nice). — Rinaut (Nice). — Julian (Castelsarrasin). — Smits (Asnières). — Trochon (Viroflay). — Briand (Paris).

CONCOURS N° 18
RÉSULTATS

LA MEILLEURE CARROSSERIE

Nous avions demandé à nos lecteurs de classer par ordre de préférence, au point de vue du confortable de la carrosserie, les neuf voitures dont nous avions publié les photographies dans nos deux précédents numéros. Il fallait désigner chaque voiture par la lettre qui figurait à côté de chaque cliché. Nous avons reçu pour ce concours plus de 3.000 réponses, et il n'a pas fallu moins de deux jours au jury chargé de pointer les réponses reçues pour désigner les deux vainqueurs. Après un examen minutieux de tous les envois, la liste idéale de classement a été établie comme suit :

1er I. — 2e A. — 3e C. — 4e D. — 5e B. — 6e F. — 7e G. — 8e E. — 9e H.

Parmi les réponses reçues, douze portaient la solution exacte. Nous avions donc douze dead-heat. Pour désigner le vainqueur de la façon la plus équitable, nous avons tiré au sort parmi les douze réponses justes. C'est le nom de Mlle **Germaine Bourdon** qui est sorti le premier de l'urne. C'est donc à Mlle **Germaine Bourdon**, 20, rue des Halles, à Tours, que revient la somme de cinquante francs, montant du premier prix de ce concours. Nous avons opéré de la même façon pour obtenir le deuxième élu, et le sort a désigné M. **Raymond Cloes**, 40, rue Saint-Merri, à Paris. C'est donc à ce dernier que sont attribués les vingt-cinq francs en espèces du deuxième prix.

En dehors des deux vainqueurs, il nous faut encore féliciter M. Védrine, à qui est due la carrosserie classée première.

En outre, les concurrents dont les noms suivent sont qualifiés pour notre Concours d'honneur, comme ayant encore envoyé la liste idéale ou s'étant le plus rapprochés de cette liste :

Gallard (Château-Gontier). — Le Lance (Grenelle). — Chesnel (Champseret). — Félix (Paris). — Magné-Dauguette (Viella). — Emey (Belfort). — Motte (Aumale). — Courtois-Suffit (Paris). — Ibos (Talence). — Coste (Nîmes). — Fallot (Paris). — Pineau (Bordeaux). — Mestral (Belgique). — Lefer (Paris). — Broizat (Amiens). — Lecomte (Paris). — Agliany (Alfort). — Dulait (Liège). — Lafon-Boutary (Montech). — Clamart (Deville-les-Rouen). — Flahault (Paris). — Leleu (La Fère). — Eloy (Le Havre). — Lauth (Sedan). — Toutain (Paris). — Duriaux (Clermont-Ferrand). — Fabre (Nantes). — Thierry (Neuilly). — Lacretelle (Paris). — Mercier (Albon). — Bertail (Reims). — Mouin (Paris). — Jacquemin (Mirecourt). — Morin (Paris). — Roblot (Neuilly). — Tribouillard (Avallon). — Dubois (Alençon). — Chandon (Saint-Cloud). — L. de Saint-Vincent (Paris). — De Baladé (Lyon). — Fonta (Carcassonne). — Pelaquier (Nîmes). — Vauthier (Puteaux). — André (Meaux). — Bellet (Tarbes). — Gens (Dieppe). — René (Châlons-sur-Marne). — Vallée (Pré Saint-Gervais). — Roche (Paris). — Durand (Elbeuf).

CONCOURS N° 19
CLOTURE

LE CHRONOMÉTRAGE

Il s'agit, on se le rappelle, du chronométrage des courses hippiques. Notre collaborateur Tampier, chronométreur officiel de l'Automobile-Club de France, se rendra aux courses d'Auteuil où il prendra **le temps du Prix Montgomery**, la plus importante épreuve de la journée.

Nos pronostiqueurs doivent répondre aux deux questions suivantes :

1° Quel sera, en minutes, secondes et cinquièmes de secondes, le temps du Prix Montgomery, 5.500 mètres, à courir à Auteuil, le 13 novembre ?

2° Quel sera le nombre de chevaux partants dans cette course ?

Ce concours sera clos vendredi prochain. Le gagnant du concours recevra **cinquante francs** en espèces, le second **vingt-cinq francs**.

CONCOURS N° 20
NOUVEAU

LA COURSE DES FIACRES

Notre concours suivant a trait également aux chevaux. Il va certainement intéresser le gros public.

Il s'agit, en effet, de la course de fiacres organisée par notre confrère la *Presse*. Cette épreuve originale va se disputer aux portes de Paris dimanche prochain, 13 novembre. L'itinéraire comporte le trajet suivant : Neuilly, Suresnes, Versailles, Saint-Germain, Maisons-Laffitte, Colombes et Courbevoie.

Le concours consistera à pronostiquer le numéro du fiacre gagnant ou un numéro qui s'en rapprochera le plus.

Comme toujours, nous prierons nos lecteurs de répondre à une deuxième question pour les cas de dead-heat, qui pourraient se produire.

Voici d'ailleurs les deux questions :

1° Quel sera le numéro du fiacre gagnant ?

2° Quelle sera la compagnie qui aura le plus de chevaux classés dans les vingt premiers.

Comme d'habitude, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir. En raison du peu de temps donné aux concurrents, ce concours sera clos exceptionnellement le samedi 12 novembre, pour les lecteurs et abonnés de Paris, et le dimanche 13, à midi, pour ceux de province, le timbre de la poste devant servir de justification.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs** en espèces, le second **vingt-cinq francs**.

NOS ÉCHOS

Pour nos Lecteurs

Il arrive quelquefois que nos lecteurs nous écrivent pour se plaindre qu'ils n'ont pas pu trouver la *Vie au Grand Air*, soit chez leur libraire, soit chez leur marchande de journaux, soit à la gare.

Il est certain que notre revue est si rapidement " enlevée " quand elle arrive chez les marchands, que le contretemps que l'on nous signale doit se reproduire trop souvent.

Voici quelques conseils qui permettront à nos lecteurs de ne pas se priver de leur *Vie au Grand Air* ou de l'attendre trop longtemps.

1. En *s'abonnant* (18 fr. par an) ils supprimeront toute difficulté ;

2. En *retenant* le journal à leur marchande, ils seront toujours sûrs de l'avoir ;

3. En le *commandant*, dans le cas où la marchande ne l'aurait plus, ils doivent le recevoir au plus tard trois jours après la commande ;

4. En *réclamant* à MM. Pierre Lafitte et Cie contre toute marchande ne leur donnant pas satisfaction, ils seront sûrs de faire cesser un état de choses qui leur est et qui nous est préjudiciable.

On voit que rien n'est plus simple.

PIERRE LAFITTE ET CIE.

Football-Rugby

Le Racing Club de France nous donnera cette saison la plus belle série de matches internationaux qu'on ait eue jusqu'ici en France. Qu'on en juge :

Le Racing Club jouera le 20 novembre contre United Services de Portsmouth, le 8 janvier contre Bristol, le 22 janvier contre Cambridge ou contre Francfort, le 5 février contre Guys Hospital de Londres, le 5 mars contre l'Irlande, le 19 mars contre Francfort ou Cambridge.

Soit cinq matches franco-anglais et un match franco-allemand.

Toutes ces rencontres se feront au Vélodrome du Parc des Princes.

Les clubs anglais sont tous de première force. L'équipe d'Irlande sera commandée par le célèbre Maggee et recrutée parmi les meilleurs joueurs de Dublin Le Racing Club lui opposera une équipe mixte choisie dans les clubs parisiens.

Reliures, Cartons relieurs et protecteurs

En vente dans nos bureaux :

1° RELIURE toute prête à donner à son relieur pour faire établir les collections annuelles, modèle riche, 3 francs.

2° CARTON RELIEUR permettant de réunir automatiquement au fur et à mesure les 52 numéros, modèle riche, 4 francs.

3° CARTON PROTECTEUR, pour hôtels, cafés, salles d'attente, permettant de conserver les 4 ou 5 derniers numéros, modèle riche, 3 francs.

Expédition pour la France : 0 fr. 85 en plus.

Bostock donne des matinées

Ceux de nos lecteurs qui préfèrent, pour leurs enfants ou pour eux-mêmes, les spectacles de jour, apprendront avec un très vif plaisir que Bostock organise, à leur intention, deux matinées par semaine dans les après-midi du jeudi et du dimanche.

Le flamboiement féerique du soir ne manque pas à ces représentations d'un intérêt toujours soutenu, et la beauté et la fraîcheur du décor ressortent impressionnants sous les mille lumières qui permettent de suivre dans le vaste hippodrome le moindre mouvement des acteurs : hommes et animaux.

Retournez chez Bostock quelques jours après une première visite et vous trouverez tout un nouveau programme aussi passionnant que celui que vous avez vu se dérouler huit jours avant. Et c'est précisément cette succession ininterrompue de numéros sensationnels qui fait courir Paris au boulevard de Clichy.

L'Assemblée générale du T. C. F.

L'ASSEMBLEE générale de 1904 se tiendra le 4 décembre prochain dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne.

V. GRANTER.

Finance

Les rentes sont, désormais, à un niveau qui ne semble pas pouvoir être dépassé, leur taux de capitalisation étant suffisant. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner si la hausse se porte sur les valeurs métallurgiques et minières.

D'autant que l'état de guerre entre la Russie et le Japon vaut aux diverses industries du cuivre, du fer et de l'acier des commandes importantes qui se traduiront pour les Sociétés par de gros bénéfices.

Cela, l'épargne semble l'avoir compris. Elle se porte sur ces titres et sur les Mines d'or du Transvaal, appréciant l'augmentation du rendement dû à l'afflux de la main-d'œuvre chinoise.

La Bourse est donc, pour le moment, nettement divisée. C'est dans le second compartiment — le premier étant celui des fonds d'Etat — que l'on travaille.

C. LEVRAI.

La Bourse des Sports

TARIF

1° Petites annonces non commerciales, la ligne de 40 lettres... ... 1 fr. »

2° Petites annonces commerciales, la ligne de 40 lettres. ... ... 1 fr. 50

TARIF

3° Petites annonces illustrées. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centim. 20 fr.

AUTOMOBILES

Renault Frères, neuves, 10 HP 1904, carrosseries de grand luxe, de différents modèles, aux meilleures conditions.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuves, carrosseries de luxe de différents modèles avec pneus renforcés de 105 Michelin aux 4 roues, aux meilleures conditions.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve, carrosserie double phaéton de grand luxe, entrée latérale, pneus Michelin renforcés de 105 aux 4 roues au meilleur prix.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Panhard et Levassor, châssis et voitures 1904, 8, 10, 15, 18 et 24 HP. Livraison de suite à des prix très avantageux.

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Quantité de voitures d'occasion Panhard et Levassor, Renault frères et autres marques en 6, 8, 10, 12, 14 et 15 HP. *Véritables occasions de bon marché.*

Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine. (1977)

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (1978)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Mors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (1979)

A vendre PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, léger tonneau, occasion.

RENAULT frères, 10 HP, limousine, occasion.

C. G. et V., 20 HP, tonneau Roi des Belges.

C. G. et V., 20 HP, limousine, entrées latérales.

DIETRICH, 24 HP, carrosserie couverte, occasion.

LANDAULET ELECTRIQUE, grand luxe, très belle occasion, 70 HP.

PANHARD-LEVASSOR, 3 places, occasion.

PANHARD-LEVASSOR, 15 HP, dernier modèle 1903, tonneau, 6 places, capote, occasion.

PANHARD-LEVASSOR, 15 HP, limousine Muhlbacher, 6 places, occasion.

Vente. Achat.

Echange de toutes voitures de bonnes marques contre les derniers modèles.

Ernest Loste, 37, r. Brunel, Paris. Tél. : 555-43. (1980)

Chauffeurs! Dans votre intérêt, n'achetez pas d'autos d'occasion, sans les faire vérifier et essayer par M. Goujon, constructeur, mécanicien-expert, 53, rue Borghèse, à Neuilly-s-Seine. (1981)

CHIENS

Grand chenil parisien, chiens de garde, de chasse, de luxe, d'appartement. Ravry, 4, r. de l'Etoile, Paris. (1982)

A vendre, Boar Hound, superbes jeunes chiens Great Dane (Danois) de pure race et sang de champion ; magnifiques chiens de garde. Ecrire : Dr. B., 314 Leytoustone Road; Londres. (Affr. à 25 c.) (1983)

COURS ET LEÇONS

Ecole A. M. Leçons d'automobiles. Prix à forfait. Références gratuites sur les chauffeurs disponibles, 23, rue du Bois, à Levallois (près la porte de Courcelles). (1984)

VENTES & LOCATIONS

On vend à Palerme (Sicile) une villa récemment construi e, dans la rue Stabile, n° 122, près de l'hôtel des Palmes, avec dépendances et jardin d'une étendue de 3.500 m. c. environ, tout compris. Cette villa est un grand bâtiment avec sous-sol, rez-de-chaussée, premier étage et second étage composé de la buanderie et de deux terrasses. En tout 42 pièces. L'autre bâtiment contient l'écurie, la remise, le logis pour cocher et concierge, des magasins et un puits avec moteur à gaz. Dans le jardin qui entoure la villa il y a un grand bassin, une serre et un châssis. S'adresser pour renseignements et photographies de la villa à MM. Daneu et C°, Via Stabile, 130. (1985)

DIVERS

On demande à acheter 3 tables de poker d'occasion. Ecrire A.-B. L., 9, avenue de l'Opéra, Paris. (119)

Création et Restauration de Parcs et Jardins de tous styles

E. REDONT

ARCHITECTE-PAYSAGISTE — GRAND PRIX

61, rue Louis-Blanc, PARIS

Entreprise générale pour la France et l'Etranger

DE PLANTATIONS ET TERRASSEMENTS, CONSTRUCTIONS RUSTIQUES, PONTS, ROCHERS, LACS, RIVIÈRES, CAPTATIONS ET CANALISATIONS D'EAUX, DRAINAGES, TRANSPLANTATIONS AU CHARIOT

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VENTE au Palais, le 19 novembre 1904.

DOMAINE ET CHASSE de la Villette aux Aulnes. Comm. de Tremblay (S.-et-O.) et Mitry (S.-et-M.), à 20 kilomètres de Paris.

EN DEUX LOTS :

1er LOT : FERME ET RÉSERVES

de 222 hectares environ.

Revenu : 21.720 francs.

Chasse réservée au propriétaire.

2e LOT : 182 HECTARES de BOIS

et de CULTURE DE CHASSE limitrophe du 1er lot.

PAVILLON de chasse à la gare de Villeparisis.

Mise à prix de chaque lot : 500.000 francs.

Faculté de réunion.

S'adresser aux avoués : Mes BOURGOIN, 20, rue Molière, et Chain, et aux not. : Mes Charpentier, 16, av. de l'Opéra, et DURANT DES AULNOIS, 15, rue Tronchet.

Etude de Me Baptistin CAILLET, avoué près le Tribunal civil de Nice, y sise, rue de l'Opéra, n° 2 (hôtel de la Caisse d'épargne).

VENTE aux enchères publiques, à l'audience des criées du Tribunal civil de Nice, du mercredi 16 novembre 1904, à 8 heures 1/2 du matin, d'une

VILLA SITUÉE A BEAULIEU-SUR-MER

dite " VILLA KLADITSCHERR "

lieu dit " Petite Afrique ", composée de sous-sol, rez-de-chaussée et 1er étage.

MAISON de JARDINIER composée d'un rez-de-chaussée avec deux étages au-dessus.

TERRAIN PLANTE en oliviers, caroubiers, palmiers, pins et plantes exotiques.

Cette propriété, d'une contenance de 3.626 mètres environ, est entourée de murs et confronte : Ouest, M. Bounin ; Nord, la route Nationale de Nice à Monaco ; Sud, la mer ; et dépend de la succession de M. Dmitri Pétrowich Kladitscherr, en son vivant lieutenant général russe, demeurant à Saint-Pétersbourg, où il est décédé le 7/20 novembre 1903.

Mise à prix : cinquante mille francs, ci 50.000 francs.

BAPTISTIN CAILLET, avoué.

Pour renseignements, s'adresser à Me CAILLET, avoué poursuivant, ou consulter le cahier des charges déposé au greffe du Tribunal civil.

---

2 TERRAINS à Paris, r. D. mbasle, 6 0, et r. Crons adt 6, prés. Ces 353m97 et 675m. M. à p. 45.000 fr., 6.000 fr. Adj. Ch. Not. Paris, le 29 novembre. S'adr. à Me A. GIRARDIN, notaire, 43, rue Richelieu.

NEUILLY s.-SEINE. Propr. 26, r. du Pont. Ce 796m. Lib. loc. M. à p. 80.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 29 novembre 1904. S'adresser à Me RAGOT, notaire, 11, rue Louis-le-Grand.

Adj. s. 1 ench. Ch. Not., 6 Décembre en 2 lots av. réun.

1° **IMMEUBLE** à usage de panification, à Paris, rue Faidherbe, 13. Ce 1.204m, pouv. serv. p. Industrie et Magasins. M. à p. 100.000 f. et 30.000 f.

2° TERRAIN à Paris, r. Monte-Cristo, 17. Ce 691m. M. à p. 18.000 fr. S'ad. à M. Levieux, r. St-Honoré, 267, et Me BLANCHET, not., 11, r. de Beaujolais, dép. de l'ench.

A LOUER TRÈS BELLE CHASSE sur 320 hectares dont 300 en bois d'un seul tenant, longeant la forêt de Rambouillet, avec un très beau et grand chalet meublé, à 1 heure de Paris, ligne de Granville. Demander notice et renseignements à Me RENOULT, notaire à Houdan (Seine-et-Oise), et à M. Carmon, 12, rue Sainte-Anne, Paris.

TERRAIN à Paris, rue N.-D.-des-Victoires, 16 et 18. Ce 2.024m71 env. M. à p. 1.214.826 f. (600 f. le m.) Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 29 nov. S'ad. Soc. des Imm. de France, et Me LANQUEST, not., 92, b. Haussmann.

Causerie Technique

La Vie au Grand Air m'a fait l'honneur de me cette rubrique, pour disséquer la voiture auto d'aujourd'hui et réunir le plus possible de menu seignements et conseils pratiques, de façon que le feur fervent, comme le néophyte, puissent tous trouver ce qu'il leur faut. Nous donnerons do description sommaire mais raisonnée de la v dégagée de toutes les particularités de construct distinguent le véhicule de telle marque de telle

Ces particularités sont surtout des disposition caniques différentes des mêmes organes, assemblé le même but.

Il est donc inutile de s'attacher à leur forme, n reste à se préoccuper de leurs relations. C'est qu'en médecine, à côté de la sèche anatomie, il y science beaucoup plus attrayante de la physiologie l'hygiène.

C'est la physiologie de la voiture et son hygiène à-dire comment elle vit et comment on l'entretie nous allons essayer de faire dans cette suite de articles.

Une voiture automobile est mue par un moteu ramment appelé moteur à pétrole, parce qu'on l'al le plus souvent avec de l'essence de pétrole. Ce m comporte des pièces mobiles, des pistons pouss avant par des explosions régulières d'un mélang nant d'air et de vapeur de pétrole. Ce mélange p nom d'air carburé et sa fabrication celui de carbur C'est donc de la carburation, qui est l'art de pr ce mélange tonnant nécessaire au moteur, que allons d'abord nous préoccuper.

LA CARBURATION

Le moteur à explosion, primitivement moteur exigea la création d'un nouvel organe, le ca teur, quand pour l'automobile il devint mot essence, à benzine, à alcool, à pétrole, en u lorsqu'on l'alimenta avec un combustible liqui lieu d'un combustible gazeux.

Au moyen du carburateur on produit un gaz bustible qui est formé d'air auquel se mêla liquide carburant, soit à l'état de vapeur, soit à d'un brouillard de fines gouttelettes. Cet a tellement carburé en général, qu'il faut lui tionner de l'air pur pour réaliser les proportio combustible et comburant les plus propres à d brusquement lors de l'inflammation, condition tielle au bon fontionnement d'un moteur à exp

Aux temps héroïques de l'automobile, on car l'air par l'évaporation de l'essence, évaporation obtenait par barbotage ou par léchage.

Lorsque l'air se chargeait de vapeurs combus en passant sur la surface libre du liquide ou sur de mèches de coton imbibées par capillarité, l burateur était dit à léchage.

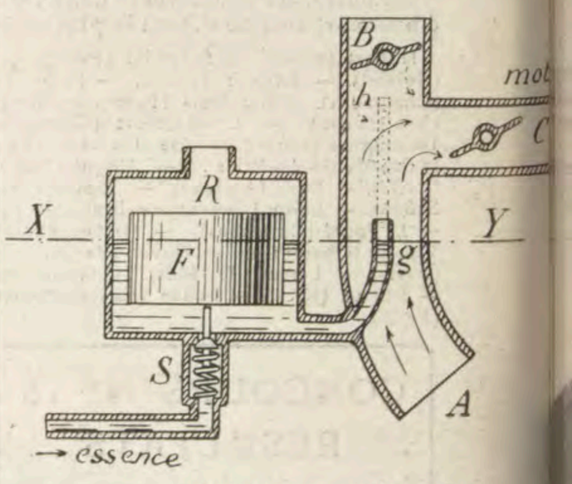
Il était dit à barbotage quand l'évaporation obtenue par le passage de l'air en bulles d liquide d'où il s'échappait en barbotant.

Ces deux types de carburateur sont encore employés avec grand succès, mais leur défaut mun est d'être très sensibles à la tempéra l'air aspiré par le moteur. Actuellement, la des carburateurs appartiennent au type dit à risation.

Dans ce genre d'appareils, on fait jaillir l'e dans un courant d'air violent. Elle se pulvéris tantanément, comme font les jets d'eau lorsqu du vent, et cette poussière fine d'essence form l'air un brouillard qui pénètre dans le moteur y brûler.

Avant de parler de la manière dont se compo brouillard, dans le moteur, ce que nous feron autre fois, cherchons pourquoi l'essence jaillit le carburateur.

Voici le schéma auquel peuvent se réduire ces reils. L'air se carbure dans la chambre de carbu formée des conduits A B C, l'essence est f par le réservoir R, dont nous verrons plus lo nécessité.



UN CARBURATEUR SCHÉMATIQUE.

Supposons que l'essence arrive jusqu'au pla dans le gicleur ou petit tube à orifice très étr

L'essence est au même niveau X Y dans servoir, car au repos la pression atmosph existe dans la chambre de carburation comme le réservoir R qui est ouvert à l'air libre.

(A suivre.) LÉO ROBIN.

P. S. *Comme l'annonçait la* Vie au Grand *semaine dernière, je suis entièrement à la dispo de mes lecteurs pour leur fournir dans cette ru les renseignements ou les conseils pratiques qui raient leur être nécessaires.*

L. R.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris — H. L. Mercy

Le Gérant : LARRIEU.